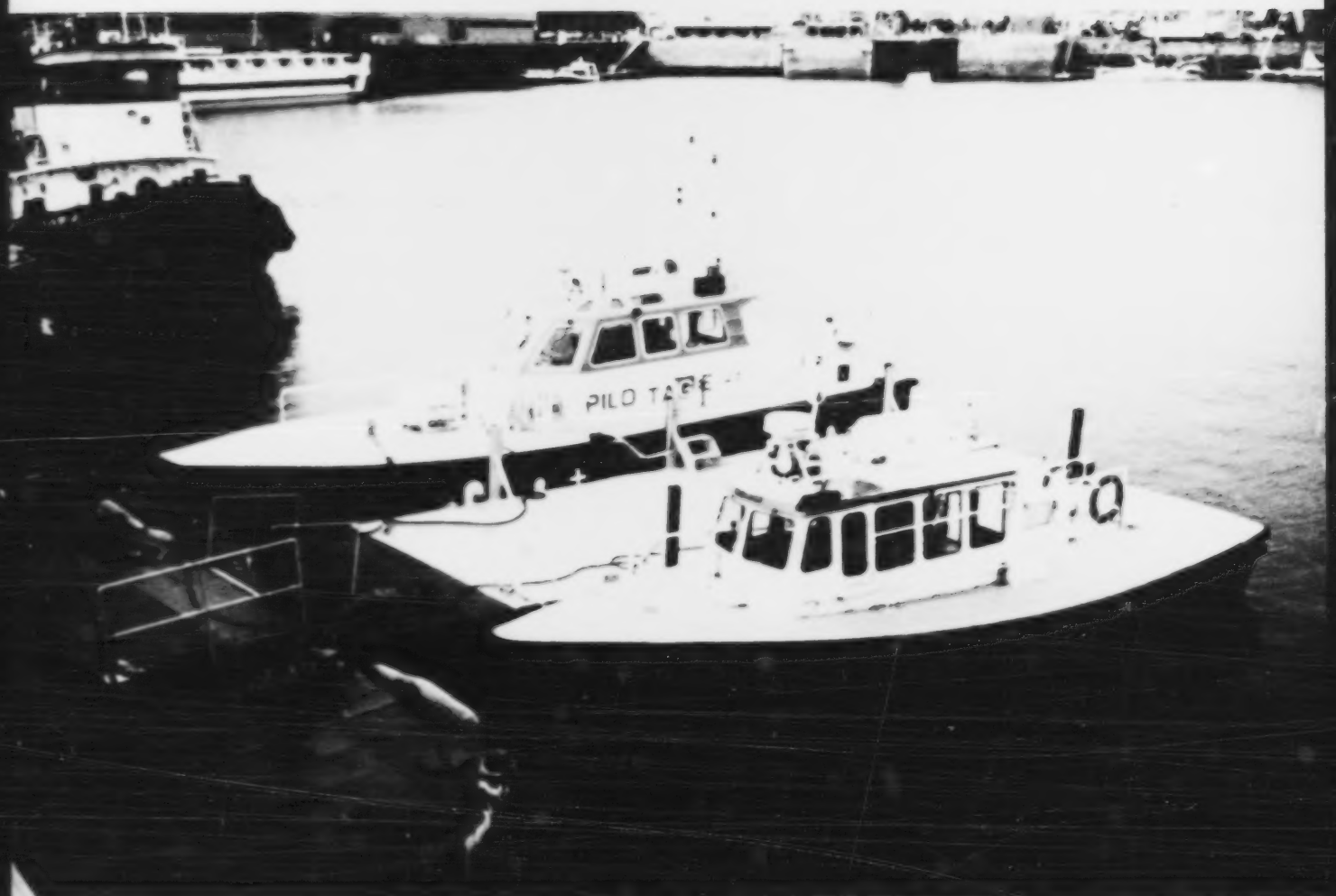
Laurentian Pilotage Authority



Canada

2003 Annual Report

Head Office :
555, René-Lévesque Blvd West
Suite 1501
Montreal, Quebec
H2Y 1Z1

Telephone: (514) 283-6320
Telecopier: (514) 496-2409
Electronic mail: apl@apl.gc.ca

Catalogue number: TL1-2003
ISBN 0-68000-6

The present publication is printed in Canada on recycled paper.

TABLE OF CONTENTS

2. **Message from the Chairman**

4. **Mission and Annual Review**

8. **2003 Strategic Orientation**

11. **Economic Conditions**

13. **Outlook for 2004**

15. **Economic Retrospective**

19. **Comparison and Statistics**

20. **Safety and Marine Occurrences**

21. **The Authority**

22. **Directors and Officers**

23. **Financial Section**

Message from the CEO

Honourable Tony Valeri
P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa, Ontario
K1A ON7

Dear Mr Minister,

I am pleased to present the Laurentian Pilotage Authority's Annual Report for the year ending December 31, 2003.

RESULTS: The number of assignments for 2003 was 19,599, compared to 19,159 for 2002, or an increase of 2.3%. The average number of assignments over the last five years (1999 to 2003 inclusive) was 19,958.

In 2003, the Authority kept its administrative and operating expenses as low as possible. The Authority's earnings were $47,747,144, an increase of $1,012,955, resulting in a net surplus of $571,940. This can be attributed to the increase in the pilotage charges tariff and to tight management and rigorous surveillance of expenses in general.

STAFF RELATIONS: As no agreement was reached in the negotiations with Port of Montreal employee pilots, the impasse was resolved by an adjudicator's ruling. A two-year contract beginning January 1, 2002, was imposed on the parties.

As the Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central inc. had denounced the fourth year of the contract signed on September 7, 1999, calling for a fee increase of 3%, the parties were invited, after very brief negotiations, to proceed to arbitration. The arbitrator handed down a decision granting an 8% fee increase, to be paid to the Corporation as of July 1, 2002. The Authority filed a motion in Federal Court to quash the arbitrator's award. The cause was heard before a Federal Court prothonotary and judgement was rendered against the Authority. The Authority asked for that judgement to be reviewed by a Federal Court judge.

Negotiations between the Authority and the Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central inc. began in spring 2003 for the renewal of the service contract ending on June 30, 2003. The parties were obliged to go to mediation, which ended after eleven sessions without any tangible results being achieved. As they were unable to agree on the choice of an arbitrator to select final offer as planned, the parties asked the Minister appoint one. Then, the Corporation presented a request to the arbitrator appointed by the Minister of Transport under the Pilotage Act, to have him decline to act in the case. When the arbitrator refused to withdraw, the Corporation made two applications to the Federal Court. As the Authority was determined to find a solution to the impasse, negotiations resumed in mid-January 2004.

104-04812/

Message from the CEO

As the service contract between the Authority and the Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent ended on December 31, 2003, negotiations began in early autumn. An agreement was reached and a three-year contract was signed. This contract takes a more commercial approach than the last. Regulatory provisions were removed from the contract in accordance with the recommendations of the Canadian Transportation Agency.

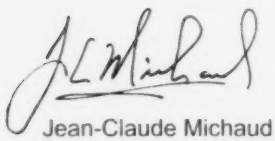
TARIFFS: Board members in July 2003 authorized publication of a tariff with a 2.95% increase for 2004. Subsequently, in the face of protests from users, it was agreed to reduce the tariff increase by 2.5% to avoid costly delays because of objections lodged with the Canadian Transportation Agency. The budget was revised to reflect a shortfall of close to $600,000.

RISK MANAGEMENT STUDY: Because of the requirement to produce a more detailed and substantiated report on compulsory pilotage for Canadian ships, it was agreed to let an additional contract to the firm DDH. The final report was released in autumn 2003 and the Authority, after considering the recommendations, will make the requisite regulatory changes in early 2004.

A Memorandum of Understanding was signed by the Authority in late October with Transport Canada authorizing a study on risk management in the context of double pilotage in the Authority's area of jurisdiction. The contract was awarded to Innovation Maritime of Rimouski; the study is to be delivered to the Authority, as a first draft of the final report, in spring 2004.

SAFETY: The Authority's primary objective, to make navigation in the navigable waters under its supervision as safe as possible, been most diligently pursued, something all those involved can take great pride in. An ongoing effort will be required of everyone to keep up that high standard of performance.

Yours very truly,



Jean-Claude Michaud
Chief Executive Officer

Montreal, Canada
February 13, 2004

Mission and annual review

MANDATE

The mandate of the Laurentian Pilotage Authority is to operate, maintain and administer, in the interests of safety, an efficient pilotage service in the waters of the St. Lawrence between Les Escoumins and the north gate of the St Lambert Lock, on the Saguenay River and in Chaleur Bay. The Authority's mandate was set out in the Pilotage Act of 1972.

REGULATORY POWERS

Subject to the concurrence of the Governor in Council, the Authority regulates the establishment of compulsory pilotage districts, exemptions from compulsory pilotage, pilotage fees and classes of pilot licences and certificates issued. The Authority is required to charge fair and reasonable fees that will make it financially self-sufficient. Tariff increases must be published and authorized.

DESCRIPTION OF ACTIVITIES

To fulfil its mandate, the Authority has established three compulsory pilotage districts: one for the Port of Montreal, another for the navigable waters between Montreal and Quebec City and a third for the navigable waters between Quebec City and Les Escoumins, including the Saguenay River. These districts represent a distance of 265 nautical miles from Les Escoumins to Montreal and another 70 nautical miles on the Saguenay.

The Authority has also adopted regulations governing the establishment, operation and management of pilotage services in the region's non-compulsory waters.

Pilotage services within the limits of the Port of Montreal are provided by pilots employed by the Authority. Services for navigable waters between Montreal and Les Escoumins, including the Saguenay River, are provided by pilots contracted from two corporations with which the Authority has entered into agreements.

The pilot assignment system operates 24 hours a day year round. A dispatching centre in Quebec City is in charge of assigning pilots for the district between Quebec City and Les Escoumins, including the Saguenay River. Another centre, located in Montreal, is in charge of the districts between Montreal and Quebec City. Both centres are to be centralized in Montreal during 2004. These centres are equipped with a standardized computer system.

Mission and annual review

Pilot boats transport pilots from shore to ship. The Authority owns and operates a pilot station in Les Escoumins, as well as pilot boats capable of serving ships throughout the year.

At the other pilot stations, that is, Quebec City, Trois-Rivières, Sorel and the three in Montreal, the Authority contracts out services to private companies.

The Authority must co-ordinate its efforts, activities and management with a number of organizations, including the following: the Atlantic Pilotage Authority, to manage services in non-compulsory waters, the St Lawrence Seaway Authority, which operates the St Lambert Lock, the Canadian Coast Guard, which manages marine activities, navigational aids and dredging and icebreaking services, the Marine Traffic Services Centre, the various ports in the region, and the associations representing agents, owners and operators of Canadian and foreign ships.

Mission and annual review

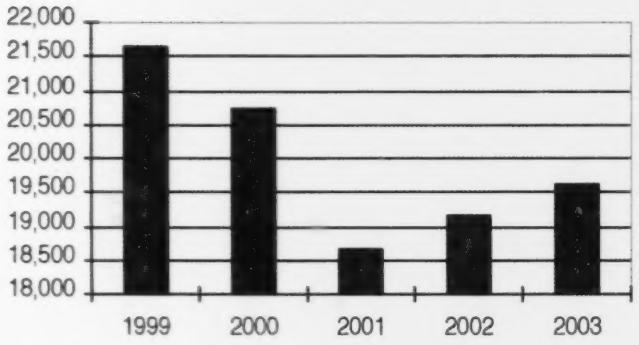
The Authority has its head office in Montreal. The Board of Directors consists of seven members appointed by the Governor in Council. The Chairman holds a full-time position and is not a member of the Board of Directors.

The management and administrative staff, dispatchers, ships' crews and Port of Montreal pilots are permanent employees of the Authority, numbering 52. There are approximately 173 contract pilots; their numbers vary depending on the needs of marine traffic. Each year, the Authority receives between 25 and 30 applications for pilot positions. Using a system based on experience and professional qualifications, the Authority draws up an annual recruitment list for future pilots. Most candidates are graduates of the Institut maritime du Québec in Rimouski. The Authority may also recruit graduates of similar institutions, such as the Canadian Coast Guard College in Sydney, Nova Scotia.

VOLUME OF ACTIVITY

Revenues from pilotage fees and the cost of pilotage services are directly related to the number of pilot assignments and hours and to ship size and draught. The size and draught of ships plying the St Lawrence River vary from year to year.

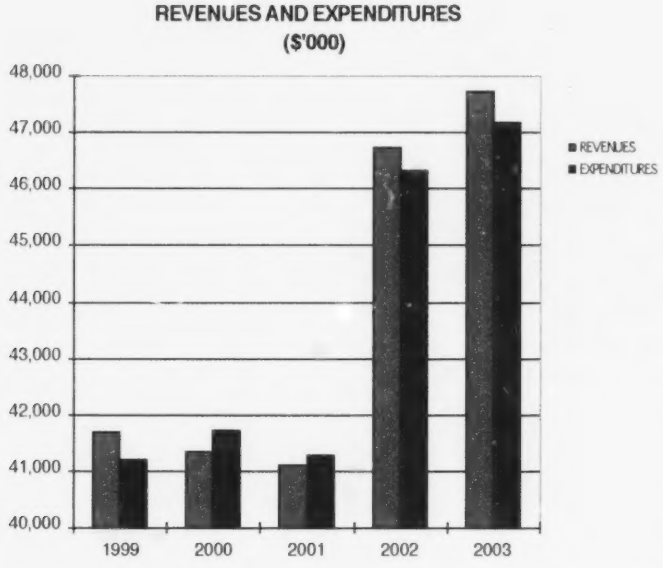
NUMBER OF ASSIGNMENTS



The number of vessels using the St Lawrence River directly affects the number of pilot assignments.

The revenues and expenses of pilot boats operated by the Authority and those under contract are also related to the number of services provided to ships. Administrative and dispatching centre expenses are relatively fixed, and the volume of marine traffic has little impact on them.

FINANCING



Over the years, the Authority has incurred losses and accumulated deficits. We have made efforts to better manage revenues and expenses. As of December 31, 2002, the Authority had repaid in full the bank loans it had taken out to fund its cash flow deficit. This borrowing had become necessary following the 1998 changes to the Pilotage Act, under which parliamentary appropriations could no longer be used.

The deficits for 2000 and 2001 were financed out of working capital and through the use of a line of credit. In the normal course of its operations, the Authority in 2003 used a commercial line of credit not exceeding $2,100,000 as authorized by the Minister of Finance. A borrowing limit was also set by the government. This limit was set at $3,774,000.

Income and expenses for 2002 show a very large increase, which is partly attributable to the fact that settlement of a dispute that had gone on for the past five years was reflected in the 2002 accounts. It might be expected, with that explanation, that income and expenses for 2003 would be lower than for 2002, but such is not the case. This is because the number of assignments was up by 5.1% from 2001 to 2003 and there was a 2.5% tariff increase in 2002 and in 2003, whereas the overall increase in pilots' compensation, which represents more than 80% of expenses, was on the order of 3.0% a year. Income for 2003 also included a non-recurring amount of about $400,000 for judicial settlements.

The mortgage loan taken out in 1996 to finance the purchase of a pilot boat was renegotiated in 2001. The balance of this loan, dated December 31, 2003, is $1,525,546. The loan matures in August 2008.

A seven-year rental contract was negotiated for the use of a new pilot boat, which went into service in spring 2001. It is shown here in operation at Les Escoumins.

2003 Strategic Orientation

OBJECTIVES AND ACHIEVEMENTS

Financial self-sufficiency

- *Variation of revenues*

  - During 2002, new tariff regulations were published calling for a 3.95% increase to take effect on January 1, 2003. Some users lodged protests with the Canadian Transportation Agency, which advised the Authority to implement a tariff incorporating a 2.50% increase.

  - The 2.3% increase in traffic had a positive impact on the level of income.

  - An out-of-court settlement between the Authority and a service supplier, as well as the recovery of unpaid pilotage charges, boosted 2003 income by some $400,000. These revenues are non-recurring.

  - Bill C-9 does not have the desired effect in terms of financial self-sufficiency, as the Canadian government cannot charge the new tariffs 30 days after their publication dates as called for in the Act. Tariffs may, therefore, not take effect on the scheduled date, depriving the Authority of income.

- *Cost management*

  - To offset the shortfall of around $600,000 caused by the Canadian Transportation Agency's decision not to award the Authority the tariff increase asked for, a program to reduce and defer expenditures was implemented in order to save an equivalent amount.

  - Staff pilots' employment contract expired on December 31, 2001. As the negotiations did not produce any agreement, the file was placed in the hands of an arbitrator, who handed down his decision in 2003.

  - Negotiations were held in 2002 with one of the contract pilot groups to set the rate of the increase to take effect on July 1, 2002. An arbitrator was assigned to the case and, in 2003, handed down a decision granting an 8.0% increase. The Authority is contesting that decision in Federal Court. Negotiations are still going on with this group of pilots to reach an agreement on renewal of the contract that ended on June 30, 2003.

  - Negotiations took place with another group of pilots to renew the contract ending on December 31, 2003. The parties reached an agreement that would allow the Authority to implement some of the Canadian Transportation Agency's recommendations.

2003 Strategic Orientation

- *Update of management, administration and operating methods*

    - A computerized assignment, billing and remuneration system was implemented in 2000. This system caused a number of problems that affected overall efficiency. It was stabilized during the second half of 2001, but will be replaced in year 2004 by software now in use at Canada's other two pilotage authorities.

Maximize pilotage system efficiency

- *Minimize the number of incidents*

    - More than 99% of all assignments were incident-free in 2003.

    - Continuous pilot training was maintained. Refresher courses were given on simulators.

    - Incidents are investigated and reports are submitted to management for evaluation and decision.

- *Provide the best pilotage service and meet user needs*

    - Consultations and numerous exchanges were held with users on the quality and efficiency of the service provided and on the information sent. An advisory committee was set up with users to have them actively participate in the process of negotiating the renewal of pilotage service contracts.

- *Renew capital investments*

    - The pilot boat gangway in Les Escoumins was replaced. Rigorous maintenance was done on the assets to keep them in good condition and extend their service life.

Modernize the current process for issuance of pilotage certificates

- *Implement the new training program*

    - The first phase of the program is now in place, and candidates have begun their training.

- *Acquire a simulator*

    - The Authority, together with the stakeholders concerned, is co-ordinating implementation of an action plan for the acquisition of a multifunctional navigation simulator.

2003 Strategic Orientation

Follow up and implement Transport Canada recommendations

- *Assess pilotage needs, the attendant conditions and the risks posed by the change*

    - The various stakeholders decided to begin the work by studying the pilotage needs assessment for Canadian ships. The study was carried out in 2002, with additional information being produced in 2003. Regulatory changes will be published in early 2004.

    - A second study, financed by Transport Canada, began in 2003. This study will assess the situations requiring the use of a second pilot. The findings of this study will be known during 2004.

View of a pilot boarding a ship

Economic Conditions

The Authority operates in a tightly regulated monopoly market. Under the Pilotage Act, ships meeting certain specifications that ply the waters of the St. Lawrence between Les Escoumins and St Lambert must use the Authority's pilotage service, as it is the sole authorized provider of this service in the region. Many aspects of this monopoly role make for different operating and management procedures than would be found in a competitive market.

TARIFFS

To avoid abuses, a legal mechanism is provided for the establishment of pilotage tariffs. When the Authority needs to change its tariffs, it must publish them in the Canada Gazette, and users then have a certain length of time in which to challenge them. The Canadian Transportation Agency, an independent body, assesses users' objections and decides what kind of investigation is required. The Authority is required by law to comply with the decision of the Canadian Transportation Agency. Sometimes, the lengthy process of implementing a new tariff will deprive the Authority of income.

Should a Canadian Transportation Agency decision go against the Authority, the financial impact of the shortfall will directly affect operating results. A review of all planned strategies and objectives in the light of that decision would then be necessary to maintain financial self-sufficiency.

PILOTS

Pilotage services are rendered by pilots belonging to pilot corporations with which the Authority negotiates contractual agreements. Only Port of Montreal pilots are Authority employees. By law, pilots working in a given district are either contractual pilots or pilots employed by the Authority.

Since each district's pilotage services are provided by a single group, and the Act precludes competition, the Authority must negotiate with pilot corporations that are monopolies. However, Bill C-9 contains a provision for settling disputes that may arise during negotiations. Work stoppage of any kind is prohibited under the Act.

The cost of pilotage contracts accounts for about 80% of the Authority's total costs. Consequently, the outcome of the contract talks has a decisive impact on the Authority's financial management.

MARINE TRAFFIC

Marine traffic directly affects the Authority's operations and financial performance. Traffic varies from month to month in any given year. During the first quarter, the winter months, traffic and the number of assignments are minimal. Ships' itineraries end at the Port of Montreal, since the St. Lawrence Seaway is closed to traffic. The fourth quarter is the busiest period.

Economic Conditions

NUMBER OF ASSIGNMENTS BY QUARTER		
	2003	%
1st quarter	3,335	17.0%
2nd quarter	4,923	25.1%
3rd quarter	5,278	26.9%
4th quarter	6,063	31.0%

Since some charges are by nature fixed, changes in traffic volume are an important consideration in planning revenues to meet financial obligations.

The Authority has no control over traffic, which is influenced by a number of factors, chief among them the following:

- Weather conditions
  More clement weather or severer winters will influence costs and pilotage activity.

- Value of the Canadian dollar
  Exchange rate fluctuations affect import and export levels and, by the same token, shipping.

- Inflation and interest rates
  These two economic factors have an impact on commodity prices and international trade, on which merchant shipping depends.

- Competition with other modes of transportation
  The cost and speed of shipment are important factors for marine operators, and other modes of transportation are competitive in both respects.

- United States competition
  Pilotage fees are only one of many costs incurred by carriers. East coast US ports are fierce competition for the St. Lawrence corridor.

Outlook for 2004

NEGOTIATIONS

During 2004, the pilotage service contract with one of the pilot groups, which expired on June 30, 2003, must be renewed. Either there will be an agreement between the parties, or an arbitrator will decide on the choice of the final offer. The outcome of this negotiation is very important to the Authority's financial health.

The collective agreement with staff pilots expires on December 31, 2004, while the agreement with dispatching centre employees, sailors and office employees expires on June 30, 2004. The renewal of these collective agreements must therefore be negotiated.

DEPARTMENTAL RECOMMENDATIONS

Some of the recommendations issued by the Department of Transport will be implemented in 2004, while a high level of safety will be maintained.

Regulatory changes for Canadian ships subject to compulsory pilotage will be published in 2004. The conclusions of the risk assessment now under way on situations requiring use of a second pilot will be released in 2004.

COMPUTING SYSTEM

The Authority has put a lot of effort and resources into the maintenance of its current computerized pilotage service assignment and invoicing system. In order to continue to provide quality service and be able to improve it while also minimizing costs, a new system will be implemented in 2004. This system is already used by two of Canada's pilotage authorities.

FINANCIAL SELF-SUFFICIENCY

The Authority forecasts that at the end of 2004 it will show a loss of around $700,000. Though the tariff increase the Authority had asked for effective January 1, 2003 was 3.95%, the Canadian Transportation Agency authorized only 2.5%, creating a recurrent annual shortfall of about $600,000. Tariffs for 2004 needed to be increased to make up the shortfall, but service users announced that they planned to protest against any increase of more than 2.5%. In a spirit of compromise, the Authority agreed not to exceed that percentage, and the increase took effect on January 1, 2004. Increases for future years will be determined over the next few months and will follow the process called for in the Act.

The financial impacts of the arbitration award to the Pilotes du Saint-Laurent central inc. have been only partially budgeted for. That award, of an 8.0% increase retroactive to July 1, 2002, is now being

appealed by the Authority In Federal Court. If the Court's judgement should go against the Authority, the effect would be to create a serious cash shortfall, which would need to be financed by a bank loan.

The Treasury Board Secretariat has asked Transport Canada to co-operate with the Authority on finding solutions to the financial problems. A report is to be released by summer 2004.

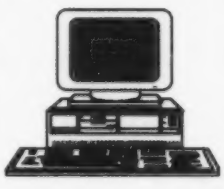
ADMINISTRATION AND OPERATIONS

In recent years the Authority has managed its resources effectively while maintaining high-quality service and high client satisfaction. The corporate plan will keep the Authority on the same course in order to build on our accomplishments and do even better. The turnover among permanent staff is negligible, so we are succeeding in keeping these people's know-how within the Authority.

The plan to centralize the two dispatching centres will be completed by July 1, 2004. As of that date the Authority will be providing assignment services for its entire administrative region from its headquarters in Montreal. This centralization will save money and increase management efficiency.

As of February 23, 2004, the Authority's headquarters will be moving to new premises. The new layout will not only afford annual savings over the next ten years but will also prepare us to take in the staff of the Quebec City dispatching centre, which is to be centralized at Headquarters.

INTERNET

INTERNET	**<apl@apl.gc.ca>**
	In order to better serve its clients, the Authority can now be reached on the Internet. A website is to be put up during 2004, providing a source of information for marine operators and the general public. <www.pilotagestlaurent.gc.ca>

Economic Retrospective

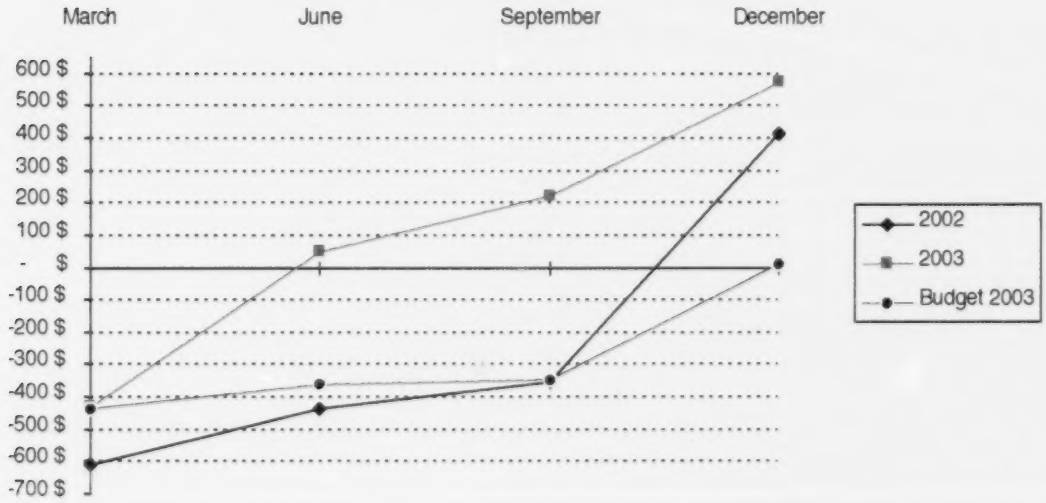
The purpose of this analysis is to make the financial statements appearing on the following pages easier to understand, to explain year-to-year variations and to relate figures to the budget forecasts for 2003.

FINANCIAL OVERVIEW

During fiscal 2003 the Authority posted a net profit of $571,940, compared with a net profit of $411,597 for 2002, a difference of $160,343. The 2003 budget had forecast a net profit of $8,000. Efforts were made to boost revenues and to reduce and/or cap expenditures. The results obtained in 2003 allowed the Authority to maintain financial self-sufficiency.

The 2.5% tariff increase that took effect on January 1, 2003 - granted by the Canadian Transportation Agency instead of the 3.95% increase we had asked for - led to a shortfall of around $600,000. Cost-saving measures therefore had to be taken to maintain financial autonomy. Of these measures, the one those afforded the greatest savings was the deferral of the recruitment of apprentice pilots. To be able to go on providing quality service, the Authority will need to recruit a larger number of apprentices in the coming years. During 2003, an out-of-court settlement with a service supplier as well as the recovery of unpaid pilotage charges boosted our income by some $400,000. These exceptional revenues will not recur and will have no influence on the results of future years.

Comparative table of results as at December 31, 2003
($000)

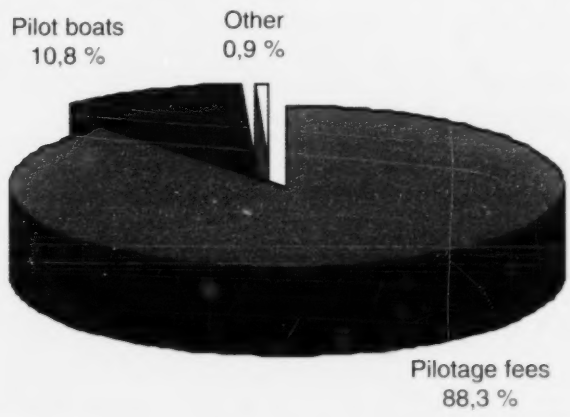


Economic Retrospective

REVENUES

Revenues are derived chiefly from the fees charged for the services of pilots and pilot boats. A new pilotage tariff, incorporating a 2.5% increase, took effect on January 1, 2003. Marine traffic in 2003 was up by 2.3% over the previous year. Average ship dimensions and draughts were virtually the same as in 2002. In accordance with a Federal Court decision, a sum of nearly $2.0 million was recorded in 2002 for services rendered aboard certain ships from 1998 to 2002. As previously explained, exceptional revenues of around $400,000 were generated in 2003. All of these factors combined resulted in an increase in revenues of about $1,012,955.

2003 REVENUES



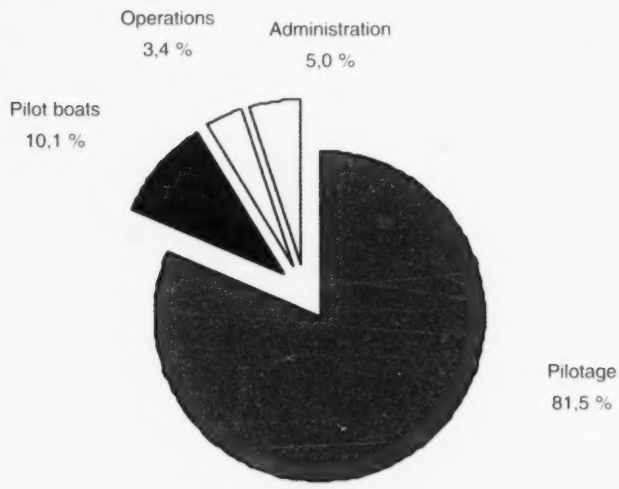
Pilot boat revenues are also influenced by traffic as well as by the increase in the amounts charged to users. These revenues consist of the cost of the service rendered by the Authority with its own pilot boats, plus the cost of service contracted for with private companies, plus the administrative costs related these services.

Economic Retrospective

EXPENDITURES

Most of the Authority's costs consist of pilots' fees, salaries and benefits. Like revenues, these costs are directly influenced by marine traffic, ships' dimensions and draughts.

2003 EXPENDITURES



The Federal Court has not yet rendered a decision on the Authority's appeal of an arbitration award granting an 8.0% increase, retroactive to July 1, 2002, to one of the pilot groups. The amount of the increase to take effect as of July 1, 2003 for this same pilot group is not yet known. The expenses therefore include sizeable estimates that could be different from the reality.

BORROWING

As the Authority has repaid in full the loans it took out to finance the deficits of 1996 and 1997, the Charlevoix pilot boat financing is now the only outstanding loan. This boat operates out of the pilot station in Les Escoumins. The revenues necessary to repay this loan will come from a surcharge to users of the pilot boat service.

We see here two of the Authority's pilot boats that operate out of the pilot station in Les Escoumins.

COMPARATIVE STATEMENT AND STATISTICS

FOR THE YEAR ENDED DECEMBER 31 (in thousands of dollars)

	2003	2002	2001	2000	1999
Revenues					
Pilotage charges	**$42,131**	$41,747	$36,379	$36,479	$36,814
Pilot boats	**5,165**	4,900	4,691	4,675	4,833
Other	**451**	87	45	193	42
TOTAL	**47,747**	46,734	41,115	41,347	41,689
Expenses					
Pilot's fees, salaries and benefits	**38,435**	37,380	32,973	33,741	33,566
Operating costs of pilot boats	**4,742**	4,674	4,377	4,392	4,285
Operation and administration	**3,998**	4,268	3,925	3,584	3,362
TOTAL	**47,175**	46,322	41,275	41,717	41,213
Net income (loss)	**$572**	$412	$(160)	$(370)	$476
Working capital	**$(1,163)**	$(1,829)	$(2,243)	$(3,761)	$(1,202)
Number of employees					
Officers	**3**	3	3	3	3
Administration	**11**	11	12	12	12
Dispatching	**17**	18	18	18	17
Boat crew	**12**	12	12	12	12
Employee pilots	**9**	9	9	8	8
Contract pilots (active certificates – person years)	**164**	164	168	165	168
Statistics					
Number of assignments	**19,599**	19,149	18,655	20,713	21,654
Number of marine occurrences*	**14**	31	22	26	22
Holders of marine pilotage certificates	**7**	7	7	7	7

*Compilation of all reported marine occurrences with or without damage.

SAFETY AND MARINE OCCURRENCES

Navigation safety on the St Lawrence River is the primary objective of the Authority and its pilotage system, which must be efficient and economical and meet the needs of marine operators.

No major accidents caused by pilotage system deficiencies were reported in 2003. Some marine occurrences, such as collisions with wharves or other port equipment, were reported and recorded. There were occurrences on less than 1% of pilotage missions during the year. The competency of the pilots, the ongoing training program and the quality of equipment contributed to the marine safety effectiveness, quality and level of excellence, in which we take pride.

OCCURRENCE	**2003**	**2002**
Striking	**0**	3
Collision with embankment	**0**	0
Collision with port equipment	**3**	3
Collision with wharf	**8**	10
Collision with ship	**1**	0
Collision with bridge	**0**	1
Collision with buoy	**1**	0
Stranding	**1**	11
Other	**0**	3
Total	**14**	**31**

THE AUTHORITY

The Laurentian Pilotage Authority was established on February 1, 1972 pursuant to the Pilotage Act, Statutes of Canada 1970-71-72, Chapter 52.

The mandate of the Laurentian Pilotage Authority is to establish, operate, maintain and administer, in the interests of safety, an efficient pilotage service within all Canadian waters in and around the Province of Quebec, north of the Northern entrance to the St Lambert Lock, except the waters of Chaleur Bay south of Cap d'Espoir.

To achieve these objectives, regulations have been established by the Authority mainly with respect to:

1. establishment of compulsory pilotage areas;

2. prescribing of ships or classes of ships that are subject to compulsory pilotage;

3. prescribing of classes of pilotage licences and certificates that may be issued;

4. prescribing of tariffs of pilotage charges to be paid to the Authority for pilotage.

In addition, all regulations that are presently in effect are from time to time amended to adapt to new circumstances, taking into account the changes in the services to be provided.

The Laurentian Pilotage Authority is required to make regulations prescribing tariffs of pilotage charges which are fair and reasonable and consistent with providing a revenue sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

DIRECTORS AND OFFICERS

Board of Directors

Gilles Champagne
Chairman of the Board
4th from left in photo

Jean-Louis Dufour
Pilot
Corporation des pilotes du Bas St-Laurent
1st from left in photo

Capt. Rosaire Desgagnés
Director of Shipping
Groupe Desgagnés inc.
2nd from left in photo

Anne Carrier
President
Anne Carrier Architectes
3rd from left in photo

Daniel Falaise
Director Market Development
Logistec Arrimage inc.
5th from left in photo

Gilles Denis
Pilot
Pilotes du St-Laurent central inc.
6th from left in photo

Clément Gaudreau
Lieutenant Colonel
retired
7th from left in photo

Corporate Secretariat and Officers

Jean-Claude Michaud
Chief Executive Officer

Yvon Martel
Director of administrative services

Denys Pouliot
Director of Operations

Guy P. Major, LL.L.
Corporate Secretary

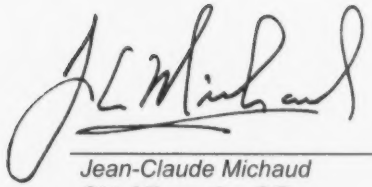
MANAGEMENT REPORT

The management of the Laurentian Pilotage Authority is responsible for the preparation and fair presentation of the financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principles and for all other information presented in the annual report. This responsability includes the selection of appropriate accounting principles and the exercise of careful judgement in establishing reasonable estimates. Financial information shown elsewhere in this annual report is consistent with that contained in the financial statements.

Management maintains books of account, financial and management control, and information systems, together with management practices designed to provide reasonable assurance that reliable and relevant information is available on a timely basis. These systems and practices provide reasonable assurance that assets are safeguarded and controlled, that resources are managed economically and efficiently in the attainment of corporate objectives, and that operations are carried out effectively. These systems and practices are also designed to provide reasonable assurance that the transactions are in accordance with the *Pilotage Act* and its regulations, the *Financial Administration Act* and its regulations, and the by-laws and policies of the Authority.

The Board of Directors is comprised of Directors who are not employees of the Authority. The Board of Directors is responsible for ensuring that management fulfils its responsibilities for financial reporting and internal control. The Audit Committee oversees the entity's systems of internal accounting and administration control. The Committee meets with management and the auditors to satisfy itself that responsibilities are properly discharged and to review the financial statements. The financial statements and annual report are reviewed and approved by the Authority on the recommendation of the Audit Committee.

The external auditor, the Auditor General of Canada, is appointed under the Pilotage Act and has audited the financial statements in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Her report outlines the nature of the audit and expresses her opinion on the financial statements of the entity.



Jean-Claude Michaud
Chief Executive Officer

Yvon Martel
Director of administrative services

Montreal, Canada
February 13, 2004

Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

AUDITOR'S REPORT

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of Laurentian Pilotage Authority as at December 31, 2003 and the statements of operations and deficit and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 2003 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Pilotage Act* and regulations and the by-laws of the Authority.

Francine Deneault-Bissonnette

Francine Deneault-Bissonnette, CA
Principal
for the Auditor General of Canada

Montreal, Canada
February 13, 2004

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Balance Sheet
as at December 31, 2003

	2003	2002
Assets		
Current		
Cash	**$681,501**	$ --
Accounts receivable	**7,515,858**	8,200,349
	8,197,359	8,200,349
Long term		
Capital assets (Note 4)	**2,231,094**	2,477,043
	2,231,094	2,477,043
Total assets	**$10,428,453**	$10,677,392
Liabilities		
Current		
Bank indebtedness	**$ --**	$1,849,596
Current portion of bank loan (Note 5)	**160,167**	149,566
Accounts payable	**9,199,823**	8,029,788
	9,359,990	10,028,950
Long term		
Provision for employee futur benefits (Note 6)	**767,589**	760,030
Bank loan (Note 5)	**1,365,379**	1,524,857
	2,132,968	2,284,887
Total liabilities	**11,492,958**	12,313,837
Equity of Canada		
Contributed capital	**2,479,154**	2,479,154
Accumulated deficit	**(3,543,659)**	(4,115,599)
	(1,064,505)	(1,636,445)
Total liabilities and Equity of Canada	**$10,428,453**	$10,677,392

Contingencies and commitments (Note 7 and 8)
The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

Approved by the Authority:

Chief Executive Officer
JEAN-CLAUDE MICHAUD

Member
CLÉMENT GAUDREAU

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Operations and Accumulated Deficit
for the year ended December 31, 2003

	2003	2002
Revenues		
Pilotage charges	**$47,296,400**	$46,647,184
Other revenues	**450,744**	87,005
	47,747,144	46,734,189
Expenses		
Pilots' fees, salaries and benefits	**38,434,934**	37,379,637
Operating costs of pilot boats (Note 5)	**4,742,261**	4,674,311
Staff salaries and benefits	**2,373,576**	2,347,545
Professional and special services	**878,935**	979,892
Rentals	**234,707**	229,772
Utilities, material and supplies	**94,945**	120,364
Transportation, travel and hospitality	**72,996**	88,957
Communications	**58,296**	65,418
Maintenance	**30,648**	25,966
Financing Costs	**17,786**	58,645
Other	**236,120**	352,085
	47,175,204	46,322,592
Net profit for the year	**571,940**	411,597
Accumulated deficit, beginning of the year	**(4,115,599)**	(4,527,196)
Accumulated deficit, end of the year	**$(3,543,659)**	$(4,115,599)

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Cash Flows
for the year ended December 31, 2003

	2003	2002
Operating activities		
Net profit for the year	**$571,940**	$411,597
Non-cash items:		
Amortization	**408,256**	476,737
Increase (decrease) in the provision for employee future benefits	**7,559**	(56,975)
	987,755	831,359
Decrease (increase) in accounts receivable	**684,491**	(2,003,857)
Increase in accounts payable	**1,170,035**	1,269,271
	2,842,281	96,773
Investing activities		
Additions to capital assets	**(162,307)**	(267,917)
Financing activities		
Repayment of bank loan	**(148,877)**	(431,843)
Cash		
Increase (decrease) for the year	**2,531,097**	(602,987)
Balance, beginning of the year	**(1,849,596)**	(1,246,609)
Balance, end of the year	**$681,501**	$(1,849,596)
Supplemental information		
Interest paid	**$113,452**	$166,924

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements
December 31, 2003

1. Authority and activities

The Laurentian Pilotage Authority was established in 1972 under the *Pilotage Act*. Its objectives are to establish, operate, maintain and administer in the interests of safety an efficient pilotage service within certain designated Canadian waters in and around the Province of Quebec. The Act provides that pilotage tariffs shall be fair and reasonable and assure a revenue which, together with any revenue from other sources, is sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining basis. In accordance with the new *Canada Marine Act* assented to on June 11, 1998 that modified the *Pilotage Act*, the Authority no longer has access to Parliamentary appropriations.

The Authority is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the *Financial Administration Act*. The Authority is not an agent of Her Majesty and is exempt from income taxes.

2. Significant accounting policies

The financial statements of the Laurentian Pilotage Authority have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The significant accounting policies used in the preparation of these financial statements are summarized below.

Capital assets

Capital assets obtained from Canada when the Authority was established were recorded at the then assigned values. Capital assets purchased subsequently by the Authority are recorded at cost.

Capital assets are amortized using the straight-line method, at rates based on the estimated useful lives of the assets.

The estimated useful lives for the major categories of capital assets for the purposes of calculating amortization are as follows:

Buildings	10 and 20 years
Pilot boats	10 and 15 years
Furniture and fixtures	10 years
Communications equipment	5 years
Computer equipment	3 and 5 years
Boarding facilities	15 and 20 years
Wharf improvements	15 years

Contributed capital

The values assigned to the capital assets obtained from Canada when the Authority was established and the net cost of capital assets financed from parliamentary appropriations are recorded as contributed capital.

Pension benefits

Employees participate in the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. The Authority's contribution to the plan reflects the full cost of the employer contributions. This amount is currently based on a multiple of the employee's required contributions, and may change from time to time depending on the experience of the Plan. These contributions represent the total pension obligations of the Authority and are charged to operations on a current basis. The Authority is not currently required to make contributions with respect to actuarial deficiences of the Pulic Service Superannuation Account.

Non-pension benefits

Employees are entitled to severance benefits, as provided for under labour contracts and conditions of employement. The cost of these benefits is accrued as the employees render the services necessary to earn them. Management determined the accrued benefit obligation using a method based upon assumptions and its best estimates. These benefits represent the only obligation of the Authority that entails settlement by future payment.

Measurement uncertainty

The preparation of financial statements requires management to make estimates and assumptions that affect the reported assets and liabilities and disclosure of contingent assets and liabilities at the date of the financial statements and the reported amounts of revenue and expenses during the reporting periods. Actual results could differ from those estimates.

3. Fair values of financial instruments

The transactions related to accounts receivable and accounts payable are incurred in the normal course of business. The carrying amounts of each of these accounts approximate their fair value because of their short-term maturity. There is no concentration of accounts receivable with any customer and, consequently, the credit risk is low.

On December 31, 2003, the fair value of the bank loan is estimated at $1,606,020 ($1,756,082 on December 31, 2002) while the book value is $1,525,546 ($1,674,423 on December 31, 2002). This estimate is based on the future principal repayments discounted at current interest rates for similar loans.

4. Capital assets

	2003			2002		
	Cost	Accumulated amortization	Net	Cost	Accumulated amortization	Net
Land	**$9,300**	**$--**	**$9,300**	$9,300	$--	$9,300
Buildings	**128,852**	**61,232**	**67,620**	128,852	55,231	73,621
Pilot Boats	**2,995,610**	**1,814,767**	**1,180,843**	2,990,196	1,646,962	1,343,234
Furniture and fixtures	**170,480**	**140,856**	**29,624**	170,480	134,964	35,516
Communications equipment	**65,489**	**54,131**	**11,358**	65,489	47,939	17,550
Computer equipment	**1,324,581**	**788,516**	**536,065**	1,175,568	631,344	544,224
Boarding facilities	**99,165**	**91,679**	**7,486**	91,285	91,285	--
Wharf improvements	**1,090,318**	**701,520**	**388,798**	1,090,318	636,720	453,598
	$5,883,795	**$3,652,701**	**$2,231,094**	$5,721,488	$3,244,445	$2,477,043

Amortization for the year is $408,256 ($476,737 in 2002).

5. Bank Loan

		2003	2002
Loan to finance the acquisition of a pilot boat matures in 2008 and bears interest at a rate of 6.54%. The capital repayments are calculated based on an amortization period of 10 years, guaranteed by a first maritime mortgage on a pilot boat with a net book value of $1,119,341.		**$1,525,546**	$1,674,423
Less : current portion		**160,167**	149,566
		$1,365,379	$1,524,857
As at December 31, the capital repayments of this loan for the following years are as follows :			
	2003	--	149,566
	2004	**160,167**	159,478
	2005	**170,227**	170,227
	2006	**181,699**	181,699
	2007	**193,945**	193,945
	208	**819,508**	819,508
		$1,525,546	$1,674,423

Interest expense in the amount of $105,603 ($113,183 in 2002) related to the bank loan to finance a pilot boat is recorded in the item " Operating costs of pilot boats ".

6. Employee future benefits

Pension Plan

The Public Service Superannuation Plan required the Authority to contribute to the Plan. The Authority contributes $2.14 for every dollar contributed by an employee. If an employee's annual salary is greater than $100,100 ($99,800 in 2002), the portion of the employee's salary above this amount is subject to an employer contribution of $15.00 for every dollar contributed by the employee. Contributions during the year were as follows:

	2003	2002
Authority	$376,010	$413,899
Employees	$148,737	$156,335

Other employee future benefits

The Authority provides severance benefits to its employees. This benefit plan is not pre-funded and thus has no assets, resulting in a plan deficit equal to the accrued benefit obligation. Information about the plan is as follows:

	2003	2002
Accrued benefit obligation, beginning of year	$923,159	$943,445
Expense for the year	203,858	116,287
Benefits paid during the year	(111,515)	(136,573)
Accrued benefit obligation, end of year	$1,015,502	$923,159
Short-term portion (include in accounts payable)	$247,913	$163,129
Long-term portion	767,589	760,030
	$1,015,502	$923,159

7. Contingencies

a) In connection with its operations, the Authority is the claimant or defendant or otherwise involved in pending claims and lawsuits. It is the opinion of management that these actions will not result in any material liabilities to the Authority. No provision has been recorded in the accounts in this regard.

b) In one of these claims, the Authority recently remitted a claim to one of its clients for pilotage charges in accordance with section 44 of the *Pilotage Act*. A ship subject to compulsory pilotage was proceeding without beeing under the conduct of a licensed pilot or the holder of a pilotage certificate. On one hand, the Authority is claiming pilotage revenues in the order of $1,600,000 (excluding taxes) over a period of 15 years. This claim could possibly be reduced to $400,000 should the Court decide that the prescription period is three years. On the other hand, as stipulated in the service contracts, the service providers can claim pilot fees from the Authority in such instances. However, there is uncertainty as to the amounts they could claim from the Authority. The final outcome of this claim cannot be determined at this time. It is the opinion of management that it will not result in any material liabilities to the Authority. The impact on pilotage charges and on pilot fees will be recorded in the year where the situation will be resolved.

c) The contract with one of the pilotage service suppliers, (Les Pilotes du Saint-Laurent central inc.), renewed in 1999, expired on June 30, 2003. The contract provided for increases of 3% each year with an option to renegotiate the increase only in the final year of the contract (July 1, 2002 to June 30, 2003). The supplier asked for a review of this year's rate. The dispute was heard by an adjudicator, who awarded an increase of 8.0%. The Authority is contesting that decision in Federal Court. A provision of 3% has been entered on the books. The 5% differential, retroactive to July 1, 2002, represents a sum of some $1,540,000 (excluding tax) as of December 31, 2003.

The Federal Court decision should be handed down in the course of 2004; it may be contested by either party and appealed to the Federal Court of Appeal. The final outcome cannot be determined for the moment. Because of its obligation to be financially self sustaining , the Authority will, if the decision goes against it, have no choice but to increase its pilotage charges to fulfil the financial obligation. Provided the tariffs required to fulfil the obligation are granted, therefore, management believes that this situation will not affect the Authority's financial health. The effect on pilots' fees will be taken into account in the same year a final judgement is handed down.

8. Commitments

The future minimum payments under an operating lease related to the rental of premises are as follows:

2004	$179,360
2005	191,550
2006	194,000
2007	196,523
2008 to 2014	1,328,552

During the year 2000, the Authority signed a contract for the lease of a pilot boat that was delivered in the spring of 2001. The lease contract has a seven-year term from May 2001 to April 2008. Monthly payments are of $29,121. The future minimum payments under this contract are as follows:

2004	$349,455
2005	349,455
2006	349,455
2007	349,455
2008	116,485
	$1,514,305

9. Related party transactions

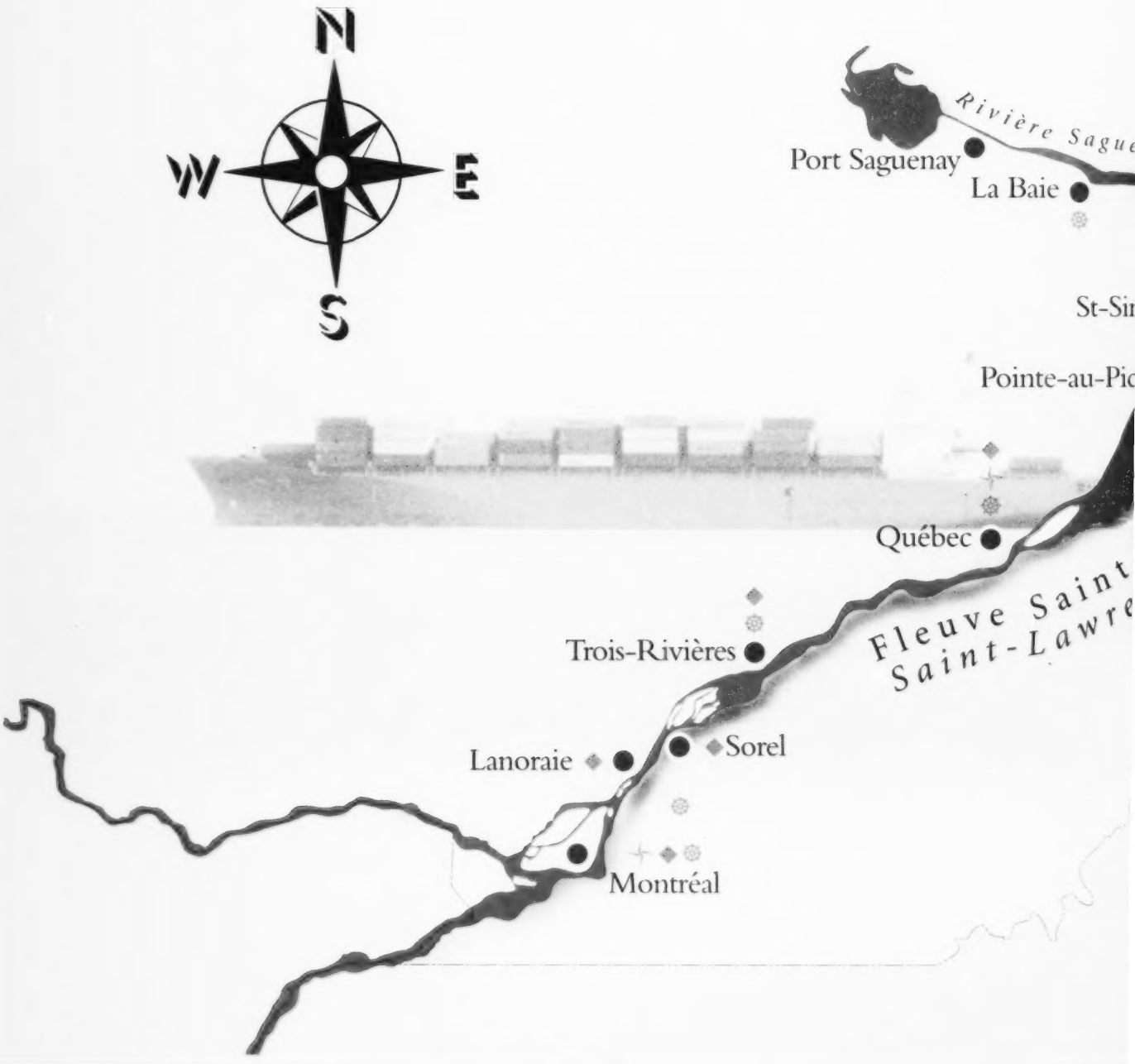
The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business.

Administration de pilotage des Laurentides

Laurentian Pilotage Authority

Limites géographiques des a

Geographical limits of activi



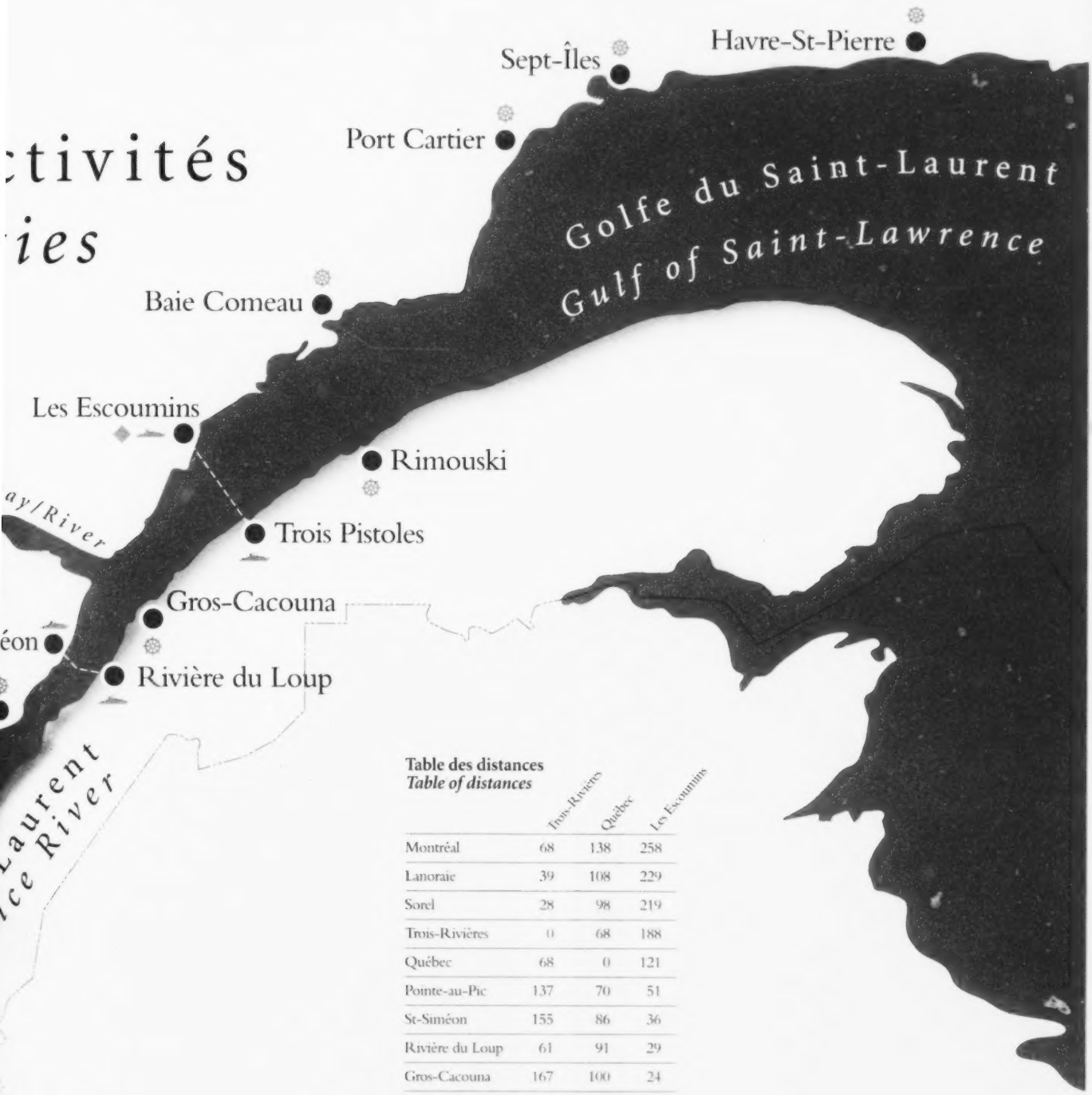


Table des distances
Table of distances

	Trois-Rivières	Québec	Les Escoumins
Montréal	68	138	258
Lanoraie	39	108	229
Sorel	28	98	219
Trois-Rivières	0	68	188
Québec	68	0	121
Pointe-au-Pic	137	70	51
St-Siméon	155	86	36
Rivière du Loup	61	91	29
Gros-Cacouna	167	100	24
La Baie	233	172	72
Les Escoumins	188	121	0
Trois Pistoles	179	109	15
Rimouski	224	154	33
Baie Comeau	271	201	80
Port Cartier	339	269	148
Sept Îles	356	286	170
Havre St-Pierre	455	385	262

Centre d'affectation
Dispatch Center

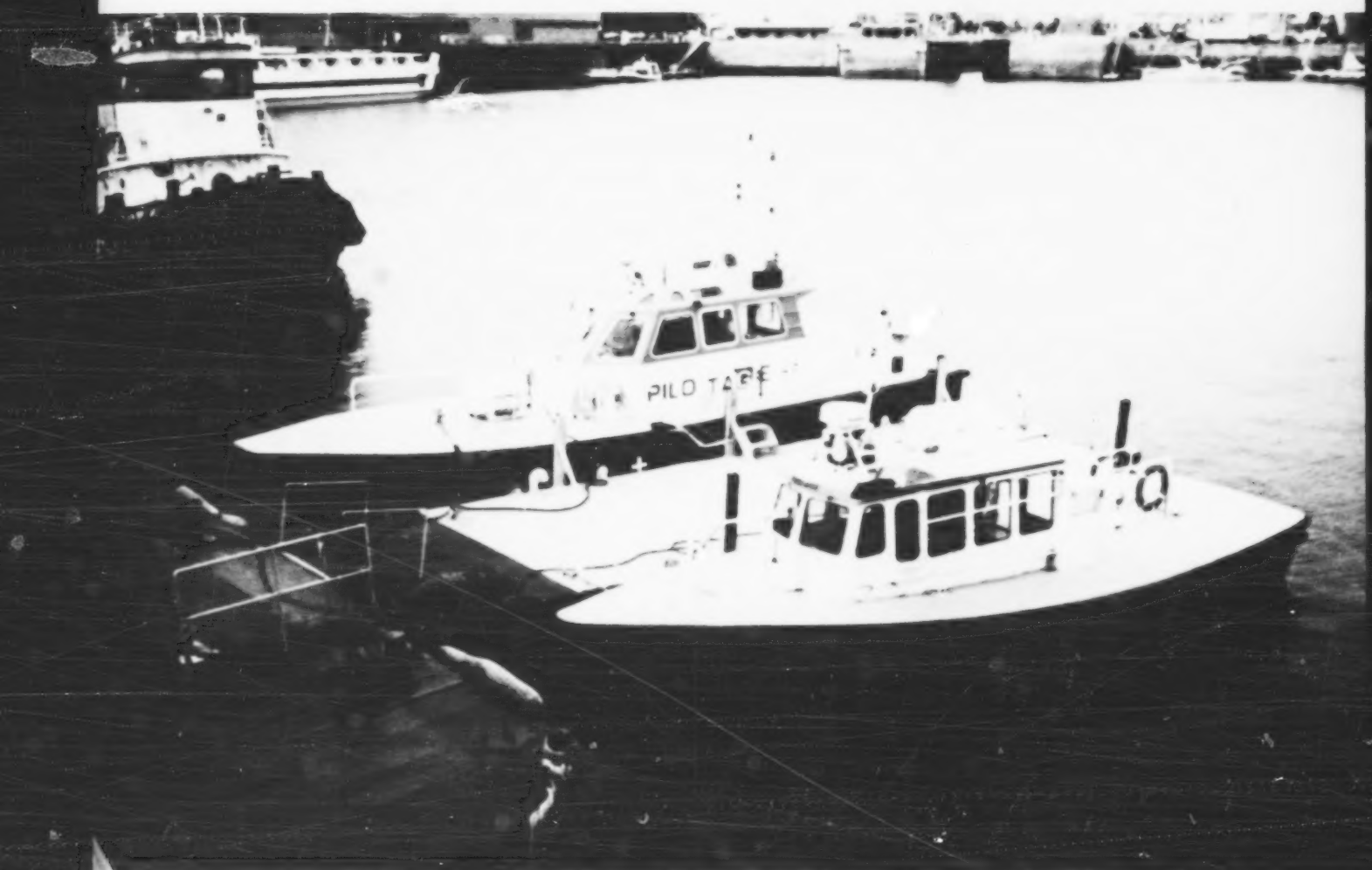
Station de pilotage
Pilotage Station

Traverse - *Ferry*

Port - *Port*

Canada

Administration de pilotage des Laurentides



Canada

Rapport annuel 2003

Siège social :
555, boul. René-Lévesques Ouest
Bureau 1501
Montréal (Québec)
H2B 1Z1

Téléphone : (514) 283-6320
Télécopieur : (514) 496-2409
Courrier électronique : apl@apl.gc.ca

No de catalogue : TL1-2003
ISBN 0-68000-6

La présente publication est imprimée au Canada sur du papier recycle.

TABLE DES MATIÈRES

2. **Message du premier dirigeant**

4. **Mission et revue de l'année**

8. **Orientation stratégique 2003**

11. **Environnement économique**

13. **Perspective 2004**

15. **Rétrospective économique**

19. **État comparatif et statistiques**

20. **La sécurité et les événements maritimes**

21. **L'Administration**

22. **Conseil d'administration, secrétariat corporatif et direction**

23. **Section financière**

Message du premier dirigeant

L'Honorable Tony Valeri
C.P. Député
Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)
K1A ON7

Monsieur le Ministre,

Je vous transmets le rapport annuel de l'Administration de pilotage des Laurentides pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2003.

RÉSULTAT : Le nombre d'affectations pour l'année 2003 a atteint 19 599 comparativement à 19 159 pour l'année 2002, soit une augmentation de 2,3 %. La moyenne des affectations pour les cinq dernières années, soit de 1999 à 2003 a été de 19 954.

En 2003, l'Administration a maintenu ses dépenses administratives et d'exploitation au plus bas niveau possible. Les revenus de l'Administration ont été de 47 747 144 $, soit une augmentation de 1 012 955 $ résultant en un surplus net de 571 940 $ attribuable à l'augmentation du tarif des droits de pilotage ainsi qu'à une gestion serrée et à une surveillance rigoureuse des dépenses en général.

RELATION DE TRAVAIL : Aucune entente n'ayant eu lieu lors des négociations avec les employés pilotes du port de Montréal, l'impasse fut réglée par décision arbitrale. Un contrat de deux ans à compter du 1er janvier 2002 fut imposé aux parties.

La Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central inc. ayant dénoncé la quatrième année du contrat signé le 7 septembre 1999 qui prévoyait une augmentation des honoraires de 3 %, les parties furent invitées, après de très courtes négociations à procéder devant un arbitre. L'arbitre rendit une décision, accordant 8 % d'augmentation des honoraires à être versés à la Corporation à compter du 1er juillet 2002. L'Administration a pris des procédures devant la Cour fédérale afin de contester l'homologation de la décision arbitrale. La cause a été entendue devant un protonotaire de la Cour fédérale et un jugement défavorable à l'Administration fut rendu. L'Administration a demandé la révision de ce jugement par un juge de la Cour fédérale.

Les négociations entre l'Administration et la Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central inc. ont débuté au printemps 2003 pour le renouvellement du contrat de services se terminant le 30 juin 2003. Les parties durent procéder en médiation, laquelle s'est terminée après onze séances sans qu'il n'y est des résultats tangibles. N'ayant pu s'entendre sur le choix d'un arbitre pour procéder tel que prévu à la sélection d'offre finale, les parties ont demandé au ministre d'appointer un arbitre. Par la suite, la Corporation présenta une requête à l'arbitre nommé par le ministre des Transports en vertu de la Loi sur le pilotage afin que ce dernier se récuse. Suite au refus de l'arbitre de se récuser, la Corporation des pilotes prit deux requêtes devant la Cour fédérale. Suite à l'insistance de l'Administration pour trouver une solution à cette impasse, les négociations furent reprises à la mi-janvier 2004.

Message du premier dirigeant

Le contrat de services entre l'Administration et la Corporation des pilotes du bas Saint-Laurent prenant fin le 31 décembre 2003, les négociations commencèrent au début de l'automne. Une entente est intervenue et un contrat de trois ans a été signé. Ce contrat a une approche plus commerciale que le précédent. Les dispositions réglementaires ont été retirées de ce contrat conformément aux recommandations de l'Office des transports du Canada.

TARIFICATION : Les membres du conseil ont autorisé en juillet 2003 la publication d'un tarif augmenté de 2,95 % pour l'année 2004. Par la suite et après insistance des usagers du service, il fut convenu de réduire l'augmentaton tarifaire de 2,5 % afin d'éviter les frais de délais occasionnés par des objections devant l'Office des transports du Canada. Le budget a été révisé afin de réfléter un manque à gagner de près de 600 000 .

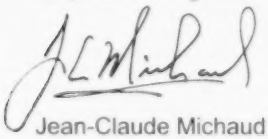
ÉTUDE DE GESTION DES RISQUES: En raison des exigences à fournir un rapport plus détaillé et motivé au sujet de l'assujettissement au pilotage obligatoire des navires canadiens, il fut convenu d'allouer un contrat additionnel à la firme DDH. Le rapport final fut remis à l'automne 2003 et l'Administration, après considération des recommandations, apportera les modifications réglementaires qui s'imposent au début de l'année 2004.

Un protocole d'entente a été signé et souscrit par l'Administration en fin d'octobre avec Transports Canada aux fins d'autoriser une étude sur la gestion du risque afférent au double pilotage dans la région de l'Administration. Le contrat a été accordé à la firme Innovation Maritime de Rimouski et l'étude doit être livrée à l'Administration en forme d'avant-projet du rapport final au printemps 2004.

SÉCURITÉ : L'objectif premier de l'Administration, soit de rendre la navigation dans les eaux navigables qu'elle supervise des plus sécuritaires, a été maintenu à un niveau très élevé, ce dont tous les intervenants se doivent d'être fiers. Des efforts continus seront nécessaires de la part de tous afin de maintenir ce haut niveau de performance.

Veuillez agréer, monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les plus respectueux.

Le premier dirigeant,



Jean-Claude Michaud

Montréal (Canada)
Le 13 février 2004

Mission et revue de l'année

MANDAT

L'Administration de pilotage des Laurentides a pour mandat d'exploiter, de maintenir et d'administrer, dans l'intérêt de la sécurité, un service de pilotage efficace dans les eaux du Saint-Laurent entre Les Escoumins et l'entrée nord des écluses de Saint-Lambert et dans les eaux de la rivière Saguenay et de la baie des Chaleurs. Ce mandat lui a été confié en vertu de la Loi sur le pilotage en 1972.

POUVOIRS RÉGLEMENTAIRES

Avec l'accord du gouverneur en conseil, l'Administration réglemente l'établissement des zones de pilotage obligatoire, les conditions d'exemption du pilotage obligatoire, les tarifs de pilotage et les catégories de brevets et de certificats de pilotage pouvant être délivrés. L'Administration est tenue de fixer des tarifs équitables et raisonnables qui lui permettent d'être financièrement autonome. Les augmentations de tarifs doivent être publiées et autorisées.

DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

Afin de pouvoir satisfaire aux exigences de son mandat, l'Administration a établi trois circonscriptions de pilotage obligatoire, soit une circonscription pour le port de Montréal, une circonscription pour les eaux navigables entre Montréal et Québec, et une circonscription pour les eaux navigables entre Québec et Les Escoumins, incluant la rivière Saguenay. Ces circonscriptions de pilotage couvrent une distance de 265 milles nautiques entre Montréal et Les Escoumins ainsi qu'une distance de 70 milles nautiques pour la rivière Saguenay.

L'Administration a aussi établi des règlements concernant l'établissement, le fonctionnement et la gestion des services de pilotage dans les eaux non obligatoires de sa région.

Les services de pilotage offerts dans le port de Montréal sont fournis aux navires par des pilotes employés de l'Administration qui effectuent des déplacements dans les limites du port. Les services offerts dans les eaux navigables entre Montréal et Les Escoumins incluant la rivière Saguenay sont rendus par des pilotes entrepreneurs regroupés en deux corporations distinctes avec lesquelles l'Administration a conclu des ententes.

Le système d'affectation des pilotes exerce ses activités 24 heures par jour à l'année longue. Un centre d'affectation, situé à Québec, est responsable de l'affectation des pilotes qui desservent la circonscription située entre Québec et les Escoumins incluant la rivière Saguenay. Un autre centre situé à Montréal est responsable de l'affectation des pilotes qui desservent les circonscriptions situées entre Montréal et Québec. Les deux centres seront centralisés à Montréal au cours de l'année 2004. Ces centres sont dotés d'un système informatique uniformisé.

Mission et revue de l'année

Des bateaux-pilotes sont utilisés afin de transborder les pilotes de la terre aux navires. L'Administration possède et maintient à Les Escoumins une station d'embarquement ainsi que des bateaux-pilotes capables d'offrir un service de transbordement à longueur d'année.

Quant aux autres stations de transbordement, c'est-à-dire Québec, Trois-Rivières, Sorel et les trois situées à Montréal, ces services sont offerts par des sociétés privées avec lesquelles l'Administration contracte.

L'Administration doit coordonner ses efforts, ses activités et sa gestion avec un certain nombre d'organismes, dont : l'Administration de pilotage de l'Atlantique pour la gestion des services dans les eaux non obligatoires, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent qui exploite l'écluse de Saint-Lambert, la Garde côtière canadienne qui administre les activités maritimes, aides à la navigation, dragage, brise-glaces, le Centre de régulation maritime, les différents ports de la région, les associations d'armateurs qui représentent les agents, les propriétaires et les opérateurs de navires canadiens ou étrangers.

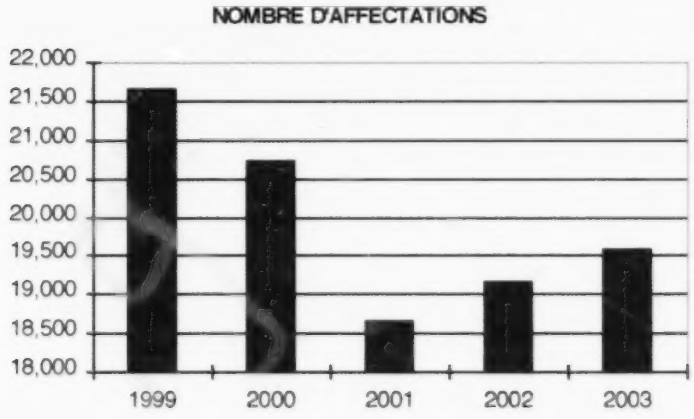
Mission et revue de l'année

La gestion de la société est centralisée au siège social de Montréal. Le conseil d'administration se compose de sept membres nommés par le gouverneur en conseil. Le premier dirigeant occupe un poste à temps plein et n'est pas un membre du conseil d'administration.

Le personnel de la direction et administratif, les répartiteurs, les employés de navires ainsi que les pilotes de la circonscription du port de Montréal sont des employés permanents de l'Administration et sont au nombre de 52. Les pilotes à contrat sont environ 173 et leur nombre varie selon les besoins du trafic maritime. L'Administration reçoit annuellement entre 25 et 30 candidatures pour occuper les fonctions de pilotes. À cet égard, l'Administration, par un système basé sur l'expérience et les qualifications professionnelles, établit une liste annuelle pour le recrutement des futurs pilotes. Les candidats ont, pour la plupart, suivi leur formation à l'Institut maritime de Rimouski. De plus, l'Administration peut recourir à d'autres finissants de centre de formation équivalents tel que l'Institut de formation de la Garde côtière de Sydney, Nouvelle-Écosse.

VOLUME D'ACTIVITÉS

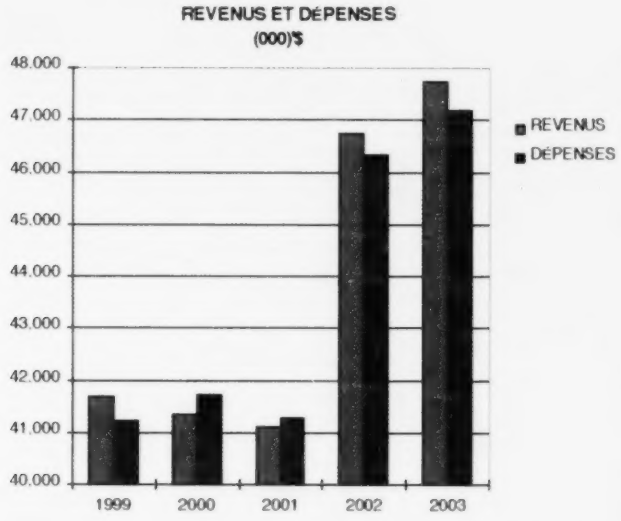
Les revenus tirés des droits de pilotage et le coût des services de pilotage sont directement reliés au nombre d'affectations, aux dimensions des navires, aux heures de pilotage ainsi qu'aux tirants d'eau des navires. Les navires empruntant le Saint-Laurent n'ont pas les mêmes dimensions et tirant d'eau d'une année à l'autre.



Le nombre de navires qui empruntent le fleuve Saint-Laurent a une incidence directe sur le nombre d'affectations des pilotes.

Les revenus et les dépenses de bateaux-pilotes exploités par l'Administration ainsi que ceux à contrat sont également reliés au nombre de services offerts aux navires. Les dépenses administratives et les dépenses des centres d'affectation sont relativement fixes et le volume du trafic maritime n'a pas d'impact important sur ceux-ci.

FINANCEMENT



Au cours des années, l'Administration a subi des pertes et cumulé des déficits. Des efforts ont été faits pour mieux gérer les revenus et les dépenses. En date du 31 décembre 2002, l'Administration avait complètement remboursé les emprunts bancaires qu'elle avait dû contracter afin de financer ses déficits de trésorerie des années 1996 et 1997. Ces emprunts étaient devenus nécessaires suite à la modification en 1998 de la Loi sur le pilotage ne permettant plus le recours aux crédits parlementaires.

Les déficits des années 2000 et 2001 ont été financés par le fonds de roulement et l'utilisation d'une marge de crédit. Dans le cours normal de ses opérations, l'Administration a utilisé en 2003 une marge de crédit commerciale d'au plus 2 100 000 $ tel qu'autorisé par le ministre des Finances. Une limite d'emprunt a également été fixée par le gouvernement. Cette limite a été établie à 3 774 000 $.

Les revenus et dépenses de l'année 2002 montrent une très forte hausse qui est attribuable, en partie, à la comptabilisation en 2002 du règlement d'un litige qui portait sur les cinq dernières années. Suite à cette explication, l'on pourrait s'attendre à ce que les revenus et les dépenses de l'année 2003 soient moindres que ceux de l'année 2002, ce qui n'est pas le cas. Cela s'explique par le fait que le nombre d'affectations a augmenté de 5,1 % entre 2001 et 2003, que l'augmentation tarifaire a été de 2,5 % en 2002 et en 2003 alors que l'augmentation générale de la rémunération des pilotes qui représente plus de 80 % des dépenses a été de l'ordre de 3,0 % par année. Les revenus de l'année 2003 contiennent également une somme de l'ordre de 400 000 $ non récurrente relativement à des règlements juridiques.

L'emprunt hypothécaire contracté en 1996 pour financer l'achat d'un bateau-pilote a été renégocié en 2001. Le solde de ce prêt en date du 31 décembre 2003 est de 1 525 546 $. Le prêt vient à échéance en août 2008.

Un contrat de location pour une période de sept ans a été négocié pour l'utilisation d'un nouveau bateau-pilote qui a été mis en service au printemps 2001. On le voit ici en opération à Les Escoumins.

Orientation stratégique 2003

OBJECTIFS ET RÉALISATIONS

Autosuffisance financière

- *Variation des revenus*

  - Au cours de l'année 2002, un nouveau règlement tarifaire a été publié. Ce règlement prévoyait une augmentation de 3,95 % à être effective le 1er janvier 2003. Des usagers ont soulevé des objections auprès de l'Office des transports du Canada qui recommanda à l'Administration de mettre en place un tarif incorporant une augmentation de 2,50 %.

  - La hausse du trafic de 2,3 % a eu un impact positif sur le niveau des revenus.

  - Une entente hors cours entre l'Administration et un fournisseur de services ainsi que la récupération de droits de pilotage non payés a permis d'accroître les revenus de l'année 2003 de l'ordre de 400 000 $. Ces revenus sont non récurrents.

  - La Loi C-9 n'apporte pas les effets escomptés en matière d'autonomie financière, car il est impossible pour le gouvernement du Canada de rendre effectif les nouveaux tarifs 30 jours après leurs dates de publication tel que prévoit la loi. Les tarifs peuvent donc ne pas entrer en effet à la date prévue, privant ainsi l'Administration de revenus.

- *Gestion des coûts*

  - Afin de palier au manque à gagner de l'ordre de 600 000$ découlant de la décision de l'Office des transports du Canada de ne pas accorder à l'Administration l'augmentation tarifaire demandée, un programme de réduction et report des dépenses a été mis en place afin d'économiser un montant équivalent.

  - Le contrat de travail avec les pilotes employés s'est terminé le 31 décembre 2001. Les négociations n'ayant pas permis d'en arriver à une entente, le dossier a été confié à un arbitre qui a rendu sa décision au cours de l'année 2003.

  - Des négociations pour établir le taux d'augmentation à être effectif le 1er juillet 2002 avec l'un des groupes de pilotes à contrat ont eu lieu en 2002. Un arbitre a été saisi du dossier et a rendu en 2003 une décision accordant une augmentation de 8,0 %. L'Administration conteste le bien fondé de cette décision auprès de la Cour fédérale. Des négociations ont toujours lieu avec ce groupe de pilotes afin d'en arriver à une entente pour le renouvellement du contrat qui a pris fin le 30 juin 2003.

- Des négociations ont eu lieu avec un autre groupe de pilotes pour le renouvellement du contrat prenant fin le 31 décembre 2003. Les parties en sont venues à une entente qui a permis à l'Admininstration de donner suite à certaines recommandations formulées par l'Office des transports du Canada.

- *Mise à jour des méthodes de gestion, d'administration et d'exploitation*

  - Un système informatique d'affectation, de facturation, et de rémunération a été implanté en l'an 2000. Ce système a été une source de nombreux problèmes affectant l'efficacité générale. Il a été stabilisé au cours de la deuxième moitié de l'année 2001 et sera remplacé au cours de l'année 2004 par un logiciel qui est actuellement utilisé par deux autres Administrations de pilotage canadiennes.

Maximiser l'efficacité du système de pilotage

- *Minimiser le taux d'événements maritimes*

  - En l'an 2003, les affectations sans incident ont représenté plus de 99 % de l'ensemble des affectations.

  - La formation continue des pilotes s'est poursuivie. Des cours de perfectionnement sur simulateur ont été effectués.

  - Des enquêtes sur les incidents sont conduites et des rapports sont soumis à la direction pour évaluation et prises de décisions.

- *Offrir le meilleur service de pilotage et répondre aux besoins des utilisateurs*

  - Des consultations et de nombreux échanges ont eu lieu avec les utilisateurs au sujet de la qualité et l'efficacité du service rendu ainsi que sur l'information transmise. Un comité consultatif a été mis en place avec les usagers afin d'obtenir une participation active de ces derniers dans le processus de négociation pour renouvellement des contrats de service de pilotage.

- *Renouveler les immobilisations*

  - La passerelle d'embarquement pour accéder aux bateaux-pilotes situés à Les Escoumins a été remplacée. Un entretien rigoureux a été effectué sur les actifs afin de les conserver en bon état et prolonger leur durée de vie utile.

Orientation stratégique 2003

Moderniser le processus actuel de délivrance des certificats de pilotage

- *Mettre en place le nouveau programme de formation*

    - La première phase du programme est actuellement en place, et des candidats ont entamé leur formation.

- *Acquérir un simulateur*

    - Conjointement avec les intervenants concernés, l'Administration coordonne la mise en place d'un plan d'action pour l'acquisition d'un simulateur de navigation multifonctionnel.

Faire le suivi et mettre en place les recommandations du ministère des Transports

- *Évaluer les besoins en matière de pilotage, les conditions qui y sont associées et les risques engendrés par les changements*

    - Les différents intervenants ont décidé de débuter les travaux par l'étude concernant l'évaluation des besoins en matière de pilotage pour les navires canadiens. L'étude a été conduite en 2002 et un supplément d'information a été produit en 2003. Des modifications réglementaires seront publiées en 2004.

    - Financé par Transports Canada, une deuxième étude a débuté en 2003. Cette étude évaluera les situations qui nécessitent l'utilisation d'un deuxième pilote. Les conclusions de cette étude seront connues au cours de l'année 2004.

Aperçu d'un pilote montant à bord d'un navire

Environnement économique

L'Administration exploite ses services dans un marché monopolistique très réglementé. En vertu de la Loi sur le pilotage, les navires sujets à certaines spécifications et naviguant sur les eaux du Saint-Laurent entre Les Escoumins et Saint-Lambert doivent utiliser les services de pilotage de l'Administration qui est le seul organisme autorisé à rendre ce service pour cette région. Plusieurs aspects de ce rôle monopolistique font que les méthodes d'exploitation et de gestion diffèrent de ce que l'on retrouve dans un milieu de libre concurrence.

LES TARIFS

Afin d'éviter les abus, le législateur a prévu des mécanismes pour l'établissement des tarifs de pilotage. Lorsque l'Administration doit changer ses tarifs, elle est tenue de les publier dans la Gazette officielle du Canada, et les usagers ont un laps de temps pour contester. L'Office des transports du Canada, un organisme indépendant, évaluera la requête des usagers et décidera de la forme d'enquête à entreprendre lors d'une contestation. L'Administration est tenue, en vertu de la loi, de respecter la décision rendue par l'Office des transports du Canada. Le long processus de mise en application d'un nouveau tarif a parfois pour effet de priver l'Administration de certains revenus.

Dans l'éventualité d'une décision de l'Office des transports du Canada non favorable à l'Administration, l'incidence financière du manque à gagner aura un impact direct sur les résultats d'exploitation. Une révision de l'ensemble des stratégies et objectifs planifiés afin de tenir compte d'une telle décision serait alors nécessaire au maintien de l'autosuffisance financière.

LES PILOTES

Les services de pilotage sont rendus par des pilotes représentés par des corporations de pilotes et avec lesquelles l'Administration négocie des ententes contractuelles. Seuls les pilotes du port de Montréal sont des employés de l'Administration. Selon la loi, les pilotes oeuvrant dans une circonscription donnée sont des pilotes contractuels ou des pilotes employés de l'Administration.

Les services de pilotage de chaque circonscription n'étant offerts que par un seul groupe, et la loi ne permettant pas la concurrence, l'Administration doit négocier avec des corporations de pilotes qui sont en position monopolistique. Toutefois, la Loi C-9 prévoit un mécanisme de résolution des différends qui pourraient survenir au cours du processus de négociation. Aucun arrêt de travail n'est permis en vertu de cette loi.

Les coûts reliés aux contrats de pilotage représentent environ 80 % des charges totales. Par conséquent, le résultat des négociations contractuelles a une incidence déterminante sur la gestion financière de l'Administration.

Environnement économique

LE TRAFIC MARITIME

Le trafic maritime a une incidence directe sur les résultats financiers et sur l'exploitation de l'Administration. Le trafic varie mensuellement au cours de l'année. Durant le premier trimestre de l'année, qui sont des mois d'hiver, le trafic et le nombre d'affectations sont au minimum. Les itinéraires des navires se terminent dans le port de Montréal, puisque la voie maritime du Saint-Laurent est fermée à la circulation. Le quatrième trimestre est la période la plus achalandée.

NOMBRE D'AFFECTATIONS PAR TRIMESTRE			
		2003	%
1er	trimestre	3 335	17,0 %
2e	trimestre	4 923	25,1 %
3e	trimestre	5 278	26,9 %
4e	trimestre	6 063	31,0 %

Puisque certaines charges sont, par nature, fixes, la variation du trafic est un facteur important dans la planification des entrées de fonds pour satisfaire aux obligations financières.

L'Administration n'a aucun contrôle sur le trafic, lequel est influencé par plusieurs facteurs dont voici les principaux :

- Les conditions climatiques
  Les variations de température plus clémente et les hivers plus rigoureux ont une influence sur les coûts et l'activité de pilotage.

- La valeur du dollar canadien
  La variation du taux de change est un facteur qui affecte le niveau des importations et des exportations et, du même souffle, l'activité maritime.

- L'inflation et le taux d'intérêt
  Ces deux facteurs économiques ont un impact sur le prix des produits et sur le commerce international dont le trafic maritime est tributaire.

- La concurrence des autres modes de transport
  Le coût du transport et la rapidité sont des facteurs importants pour les utilisateurs et les autres moyens de transport sont compétitifs à ces égards.

- La concurrence des États-Unis
  Le coût des services de pilotage n'est qu'un des coûts que doivent encourir les transporteurs. Les ports de la côte Est des États-Unis livrent une vive concurrence au couloir du Saint-Laurent.

Perspective 2004

NÉGOCIATIONS

Au cours de l'année 2004, le contrat de service de pilotage avec l'un des groupes de pilote, qui s'est terminé le 30 juin 2003 devra être renouvelé. Soit qu'il y aura une entente entre les parties, soit un arbitre rendra une décision en sélection de l'offre finale. L'enjeu de cette négociation est très important sur la santé financière de l'Administration.

La convention collective avec les employés pilotes se termine le 31 décembre 2004 et celle avec les employés des centres d'affectations, les matelots et les employés de bureau prend fin le 30 juin 2004. Des négociations auront donc lieu afin de renouveler ces conventions collectives.

RECOMMANDATIONS MINISTÉRIELLES

Certaines des recommandations émises par le ministère des Transports seront réalisées en 2004, tout en maintenant un niveau de sécurité élevé.

Des modifications réglementaires relativement aux navires canadiens assujettis au pilotage obligatoire seront publiées en 2004. Les conclusions de l'étude de risques actuellement en cours sur les situations nécessitant l'utilisation d'un deuxième pilote seront connues en 2004.

SYSTÈME INFORMATIQUE

L'Administration a mis beaucoup d'efforts et de ressources dans le maintien de son système informatique actuel d'affectation et de facturation des services de pilotage. Afin de continuer à maintenir un service de qualité et pouvoir améliorer ce dernier tout en minimisant les coûts au maximum, un nouveau système sera implanté en 2004. Ce système est déjà utilisé par deux autres Administrations de pilotage canadiennes.

AUTONOMIE FINANCIÈRE

L'Administration prévoit terminer l'année 2004 avec une perte de l'ordre de 700 000 $. Alors que l'augmentation tarifaire demandée pour être effective le 1er janvier 2003 était de 3,95 %, l'Office des transports du Canada n'a autorisé que 2,5 %, créant un manque à gagner annuel récurrent d'environ 600 000 $. Il aurait fallu que le tarif de l'année 2004 soit augmenté afin de tenir compte de ce manque à gagner, mais les usagers du service ont signifié leur intention de contester toute augmentation supérieure à 2,5 %. Dans un contexte de compromis l'Administration a accepté de ne pas dépasser ce pourcentage qui est entré en vigueur le 1er janvier 2004. Les augmentations des années futures seront déterminées au cours des prochains mois et suivront le processus prévu par la loi.

Les impacts financiers de la décision arbitrale avec les Pilotes du Saint-Laurent Central inc. n'ont que partiellement été budgétés. Cette décision qui accorde une augmentation de 8,0 % rétroactivement au

Perspective 2004

1er juillet 2002 est actuellement contestée par l'Administration auprès de la Cour fédérale. Si le jugement de la Cour est défavorable à l'Administration, cela aurait pour effet de créer un important déficit de trésorerie qui devra être financé par emprunt bancaire.

Le secrétariat du Conseil du Trésor a demandé à Transports Canada de travailler conjointement avec l'Administration afin de trouver des solutions aux problèmes financiers. Un rapport doit être remis avant l'été 2004.

ADMINISTRATION ET EXPLOITATION

Au cours des récentes années, l'Administration a géré ses ressources efficacement tout en maintenant la qualité des services et un haut niveau de satisfaction de sa clientèle. Le plan d'entreprise prévoit poursuivre dans la même direction afin de conserver les acquis et atteindre de plus hauts sommets. Le taux de roulement du personnel permanent est négligeable permettant ainsi de conserver le savoir-faire de ce personnel au sein de l'Administration.

Le projet de centraliser les deux centres d'affectation sera complété le 1er juillet 2004. C'est à compter de cette date que l'Administration fournira les services d'affectation pour toute sa région administrative à partir du siège social localisé à Montréal. Cette centralisation permettra des économies ainsi qu'une gestion plus efficace.

À compter du 23 février 2004, le siège social de l'Administration sera localisé dans de nouveaux locaux. En plus d'apporter des économies annuelles pour les dix prochaines années, le nouvel aménagement permettra d'être prêt pour l'arrivée du personnel du centre d'affectation de Québec qui sera centralisé dans les locaux du siège social.

INTERNET

RÉSEAU INTERNET	**apl@apl.gc.ca**
	Afin de mieux servir la clientèle, l'Administration peut être rejointe par le réseau Internet. Il est prévu la mise en place d'un site web au cours de l'année 2004. Ce site sera une source d'information pour l'utilisateur et le public en général. www.pilotagestlaurent.gc.ca

Rétrospective économique

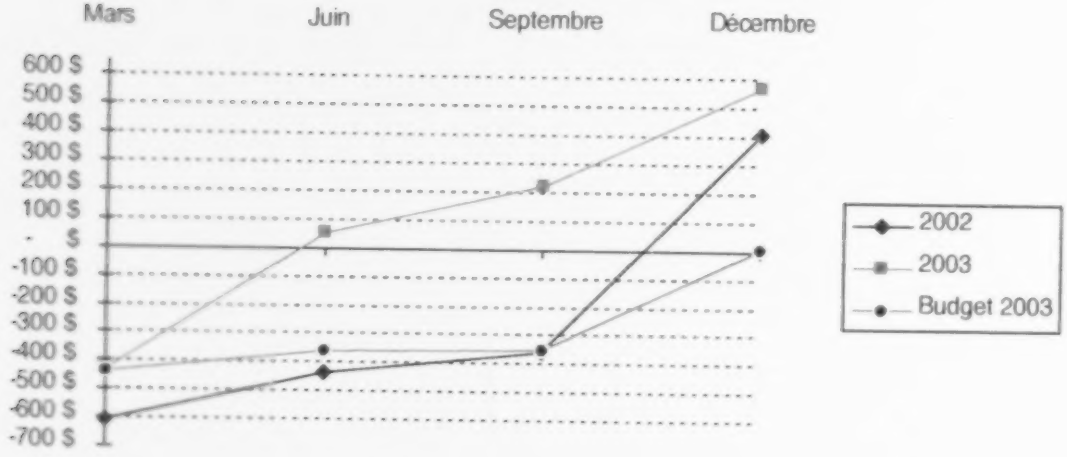
Cette analyse a pour but de permettre une meilleure compréhension des états financiers qui sont présentés dans les pages suivantes, de fournir des explications relativement aux variations entre les années, et de faire une corrélation avec les budgets qui étaient prévus à l'égard de l'année 2003.

SURVOL FINANCIER

Au cours de l'année 2003, l'Administration a enregistré un profit net de 571 940 $, comparativement à un profit net de 411 597 $ pour 2002, soit une variation favorable de 160 343 $. Quant au budget de 2003, il prévoyait un profit net de 8 000 $. Des efforts ont été faits afin d'accroître les revenus, et également afin de réduire et/ou de maintenir le niveau des dépenses. Les résultats obtenus en 2003 ont permis à l'Administration de demeurer financièrement autonome.

L'augmentation tarifaire de 2,5 % effective le 1er janvier 2003, accordée par l'Office des transports du Canada du Canada, plutôt que l'augmentation de 3,95 % demandée, a créé un manque à gagner de l'ordre de 600 000 $. Des mesures d'économies ont donc dû être mises en place afin de maintenir l'autonomie financière. Parmi ces mesures, celles qui a permis la plus grande économie est le report dans le recrutement des apprentis pilotes. Afin de pouvoir continuer à offrir un service de qualité, l'Administration devra recruter un plus grand nombre d'apprentis dans les années à venir. Au cours de l'année 2003, une entente hors cours avec un fournisseur de services ainsi que la récupération de droits de pilotage impayés a permis d'accroître les revenus de l'ordre de 400 000 $. Ces revenus exceptionnels ne sont pas récurrents et n'influenceront pas les résultats des années futures.

État comparatif des résultats au 31 décembre 2003
($000)

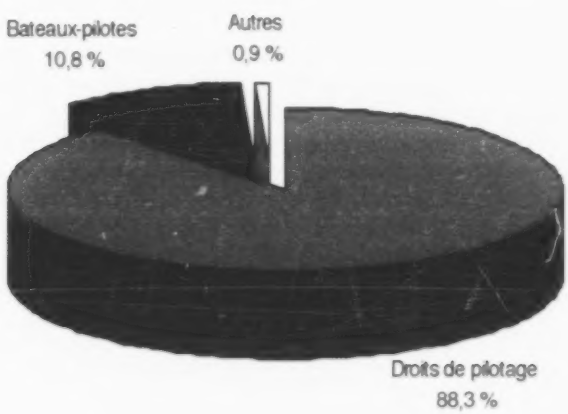


Rétrospective économique

REVENUS

Les revenus se composent principalement de droits de pilotage à l'égard des services de pilotes et de bateaux-pilotes. Un nouveau tarif de droits de pilotage, prévoyant une augmentation de 2,5 %, est entrée en vigueur le 1er janvier 2003. Le trafic maritime a augmenté de 2,3 % en 2003 comparativement à l'année précédente. Les dimensions moyennes des navires ainsi que les tirants d'eau moyens sont sensiblement les mêmes qu'en 2002. Suite à une décision de la Cour fédérale, une somme de près de 2,0 millions a été comptabilisée au cours de l'année 2002 pour des services relatifs aux années 1998 à 2002 rendus sur certains navires. Tel qu'expliqué précédemment, des revenus exceptionnels de l'ordre de 400 000 $ ont été générés en 2003. Tous ces facteurs combinés ont eu pour effet d'augmenter les revenus de l'ordre de 1 012 955 $.

REVENUS 2003



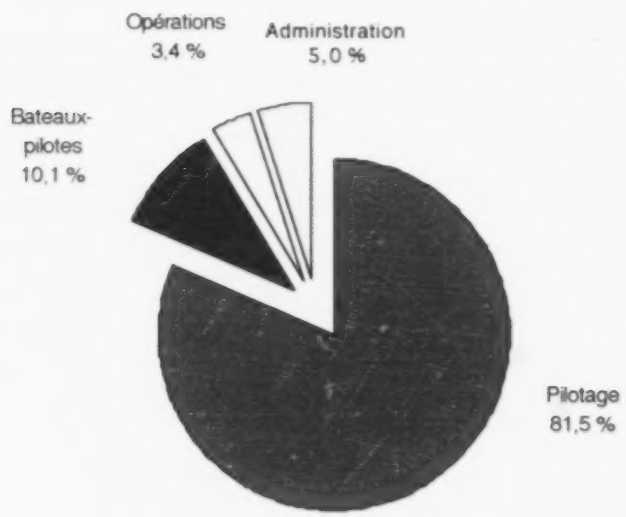
Les revenus relatifs aux services de bateaux-pilotes sont également influencés par le trafic ainsi que par les augmentations des montants facturés aux usagers. Ces revenus représentent le coût du service rendu par l'Administration avec ses bateaux-pilotes ainsi que le coût des services contractés auprès des entreprises privées, plus les frais d'administration relatifs à ces services.

Rétrospective économique

DÉPENSES

La majorité des dépenses de l'Administration se composent des honoraires, des traitements et des prestations des pilotes. Tout comme les revenus, ces dépenses sont directement influencées par le trafic maritime, la dimension des navires et leur tirant d'eau.

DÉPENSES 2003



La Cour fédérale n'a pas encore rendu de décision relativement à la contestation par l'Administration d'une décision arbitrale qui a pour effet d'accorder une augmentation de 8,0 % rétroactivement au 1er juillet 2002 à l'un des groupes de pilotes. L'augmentation à être effective à compter du 1er juillet 2003 pour ce même groupe de pilotes n'est pas encore connue. Les dépenses comprennent donc des estimations importantes qui pourraient être différentes de la réalité.

Rétrospective économique

EMPRUNTS

L'Administration ayant complètement remboursé ses emprunts pour le financement des déficits des années 1996 et 1997, le financement du bateau-pilote Charlevoix demeure le seul emprunt en cours. Ce bateau est en opération à la station de pilotage située à Les Escoumins. Les revenus nécessaires au remboursement de cet emprunt proviennent d'une surcharge facturée aux usagers qui utilisent les services des bateaux-pilotes.

Nous apercevons ici deux des bateaux-pilotes de l'Administration qui opèrent à la station de pilotage située à Les Escoumins.

État comparatif et statistiques

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE (en milliers de dollars)

	2003	2002	2001	2000	1999
Revenus					
Droits de pilotage	**42 131 $**	41 747 $	36 379 $	36 479 $	36 814 $
Bateaux-pilotes	**5 165**	4 900	4 691	4 675	4 833
Autres	**451**	87	45	193	42
TOTAL	**47 747**	46 734	41 115	41 347	41 689
Dépenses					
Honoraires, traitements et Prestations des pilotes	**38 435**	37 380	32 973	33 741	33 566
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes	**4 742**	4 674	4 377	4 392	4 285
Opération et administration	**3 998**	4 268	3 925	3 584	3 362
TOTAL	**47 175**	46 322	41 275	41 717	41 213
Profit (perte) net	**572 $**	412 $	(160)$	(370)$	476 $
Fonds de roulement	**(1163)$**	(1 829)$	(2 243)$	(3 761)$	(1 202)$
Ressources humaines					
Direction	**3**	3	3	3	3
Administration	**11**	11	12	12	12
Affectations	**17**	18	18	18	17
Employés de navire	**12**	12	12	12	12
Pilotes employés	**9**	9	9	8	8
Pilotes entrepreneurs (brevets actifs – années personnes)	**164**	164	168	165	168
Statistiques					
Nombre d'affectations	**19 599**	19 149	18 655	20 713	21 654
Nombre d'évènements maritimes*	**14**	31	22	26	22
Détenteurs de certificats de pilotage	**7**	7	7	7	7

*Compilation de tous les événements maritimes rapportés avec ou sans dommages

La sécurité et les événements maritimes

La sécurité de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent est l'objectif premier de l'Administration et de son système de pilotage. Ce dernier doit être efficace et économique tout en répondant aux besoins des utilisateurs.

Au cours de 2003, aucun accident majeur causé par une défaillance du système de pilotage n'a été déploré. Certains événements maritimes tels que heurts avec un quai ou d'autres équipements portuaires ont été rapportés et consignés. Le nombre d'événements représente moins de 1 % de l'ensemble des missions de pilotage durant l'année. La compétence des pilotes, le programme de formation continue et la qualité des équipements de navigation sont tributaires de l'efficacité, de la qualité et du degré d'excellence de la sécurité maritime dont nous sommes fiers.

ÉVÉNEMENTS	**2003**	2002
Talonnage	**0**	3
Abordage avec la berge	**0**	0
Heurts avec des équipements portuaires	**3**	3
Heurts avec le quai	**8**	10
Abordage avec un navire	**1**	0
Heurts avec un pont	**0**	1
Collision avec une bouée	**1**	0
Échouement	**1**	11
Autres	**0**	3
Total	**14**	31

L'administration

L'Administration de pilotage des Laurentides a été établie le 1er février 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage, Statuts du Canada 1970-71-72, chapitre 52.

L'Administration de pilotage des Laurentides a le mandat d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes sises dans la province de Québec et eaux limitrophes au nord de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert, à l'exception des eaux de la baie des Chaleurs au sud du cap d'Espoir.

Pour atteindre ses objectifs, des règlements généraux ont été promulgués par l'Administration, principalement en rapport à :

1. l'établissement des zones de pilotage obligatoire;
2. la prescription des navires ou catégories de navires assujettis au pilotage obligatoire;
3. la prescription des catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être attribués;
4. la prescription des tarifs de droit de pilotage.

De plus, tous les règlements déjà établis sont modifiés occasionnellement pour les adapter aux nouvelles circonstances et à l'évolution des services qu'elle se doit de rendre.

L'Administration de pilotage des Laurentides doit aussi prescrire des tarifs de droits de pilotage équitables et raisonnables et suffisants pour lui permettre le financement autonome de son exploitation.

Conseil d'administration, secrétariat corporatif et direction

Conseil d'administration

Gilles Champagne
Président du conseil
Au centre sur la photo

Jean-Louis Dufour
Pilote
Corporation des pilotes du Bas St-Laurent
1er à gauche sur la photo

Capt. Rosaire Desgagnés
Directeur de l'armement
Groupe Desgagnés inc.
2e a gauche sur la photo

Anne Carrier
Présidente
Anne Carrier Architectes
3e à gauche sur la photo

Daniel Falaise
Directeur
Développement de marchés
Logistec Arrimage inc.
5e à gauche sur la photo

Gilles Denis
Pilote
Pilote du St-Laurent central inc.
6e à gauche sur la photo

Clément Gaudreau
Lieutenant colonel
Retraité
7e à gauche sur la photo

Secrétariat corporatif et direction

Jean-Claude Michaud
Premier dirigeant

Yvon Martel
Directeur des services administratifs

Denys Pouliot
Directeur à l'exploitation

Guy P. Major, LL.L
Secrétaire corporatif

ÉNONCÉ DES RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

La direction de l'Administration de pilotage des Laurentides est chargée d'assurer la préparation et la présentation équitable des états financiers, conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, et des autres renseignements contenus dans le rapport annuel. Cette responsabilité implique la sélection de principes comptables appropriés et la capacité de faire preuve de jugement dans l'établissement d'estimations raisonnables. L'Information financière fournie ailleurs dans le rapport annuel est conforme aux renseignements contenus dans les états financiers.

La direction maintient des livres comptables et un contrôle de la finance et de la gestion de même que des systèmes d'information et pratiques de gestion conçus de manière à fournir un degré raisonnable de certitude que l'information financière est exacte et fiable et qu'elle est fournie dans les délais prescrits. Ces systèmes et pratiques fournissent un degré raisonnable de certitude que les biens de la société sont comptabilisés et protégés adéquatement, que ses ressources sont gérées de façon économique et efficiente dans le but d'atteindre les objectifs de la société et que cette dernière fonctionne efficacement. Ces systèmes et pratiques sont également conçus pour fournir un degré raisonnable de certitude que les transactions s'effectuent en conformité avec la *Loi sur le pilotage*, la *Loi sur la gestion des finances publiques* et les règlements s'y rapportant, et les règlements et politiques de l'Administration.

Le conseil d'administration est composé d'administrateurs qui ne sont pas des employés de l'Administration. Le conseil d'administration est chargé d'assurer que la direction assume ses responsabilités en matière de rapports financiers et de contrôle interne. Le Comité de vérification surveille les systèmes de contrôle interne de la comptabilité et de l'administration. Le Comité rencontre la direction et les vérificateurs pour déterminer si chacun remplit ses responsabilités et pour faire la vérification des états financiers. Les états financiers et le rapport annuel sont révisés et approuvés par l'Administration sur la recommandation du Comité de vérification.

Le vérificateur externe, soit la vérificatrice générale du Canada, qui est nommé au poste de vérificateur en vertu de la *Loi sur le pilotage*, a effectué la vérification des états financiers conformément aux normes canadiennes de vérification généralement reconnues. Dans son rapport, elle décrit la nature de la vérification et exprime son opinion sur les états financiers de l'entité.

Jean-Claude Michaud
Premier dirigeant

Yvon Martel
Directeur des services administratifs

Montréal, Canada
Le 13 février 2004

Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage des Laurentides au 31 décembre 2003 et les états des résultats et du déficit et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2003 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour la vérificatrice générale du Canada,

Francine Deneault-Bissonnette

Francine Deneault-Bissonnette, CA
Directrice principale

Montréal, Canada
Le 13 février 2004

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Bilan
au 31 décembre 2003

	2003	2002
Actif		
À court terme		
Encaisse	**681 501 $**	-- $
Débiteurs	**7 515 858**	8 200 349
	8 197 359	8 200 349
À long terme		
Immobilisations (note 4)	**2 231 094**	2 477 043
	2 231 094	2 477 043
Total de l'actif	**10 428 453 $**	10 677 392 $
Passif		
À court terme		
Dette bancaire	-- $	1 849 596 $
Tranche de l'emprunt bancaire échéant à moins d'un an (note 5)	**160 167**	149 566
Créditeurs	**9 199 823**	8 029 788
	9 359 990	10 028 950
À long terme		
Provision pour avantages sociaux futurs (note 6)	**767 589**	760 030
Emprunt bancaire (note 5)	**1 365 379**	1 524 857
	2 132 968	2 284 887
Total du passif	**11 492 958**	12 313 837
Avoir du Canada		
Capital d'apport	**2 479 154**	2 479 154
Déficit accumulé	**(3 543 659)**	(4 115 599)
	(1 064 505)	(1 636 445)
Total du passif et de l'avoir du Canada	**10 428 453 $**	10 677 392 $

Éventualités et engagements (note 7 et 8)
Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

Approuvé par l'Administration :

Le premier dirigeant,
JEAN-CLAUDE MICHAUD

Un membre,
CLÉMENT GAUDREAU

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

État des résultats et du déficit accumulé
pour l'exercice terminé le 31 décembre 2003

	2003	2002
Revenus		
Droit de pilotage	**47 296 400 $**	46 647 184 $
Autres revenus	**450 744**	87 005
	47 747 144	46 734 189
Dépenses		
Honoraires, salaires et avantages des pilotes	**38 434 934**	37 379 637
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes (note 5)	**4 742 261**	4 674 311
Salaires et avantages du personnel	**2 373 576**	2 347 545
Services professionnels et spéciaux	**878 935**	979 892
Loyers	**234 707**	229 772
Services publics, fournitures et approvisionnements	**94 945**	120 364
Transports, déplacements et frais d'accueil	**72 996**	88 957
Communications	**58 296**	65 418
Entretien	**30 648**	25 966
Frais financiers	**17 786**	58 645
Autres dépenses	**236 120**	352 085
	47 175 204	46 322 592
Profit net pour l'exercice	**571 940**	411 597
Déficit accumulé au début de l'exercice	**(4 115 599)**	(4 527 196)
Déficit accumulé à la fin de l'exercice	**(3 543 659)$**	(4 115 599)$

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

État des flux de trésorerie
pour l'exercice terminé le 31 décembre 2003

	2003	2002
Activités d'exploitation		
Profit net pour l'exercice	**571 940 $**	411 597 $
Éléments hors caisse :		
Amortissement	**408 256**	476 737
Augmentation (diminution) de la provision pour avantages sociaux futurs	**7 559**	(56 975)
	987 755	831 359
Diminution (augmentation) des débiteurs	**684 491**	(2 003 857)
Augmentation des créditeurs	**1 170 035**	1 269 271
	2 842 281	96 773
Activités d'investissement		
Acquisitions d'immobilisations	**(162 307)**	(267 917)
Activités de financement		
Remboursement de l'emprunt bancaire	**(148 877)**	(431 843)
Encaisse		
Augmentation (diminution) de l'exercice	**2 531 097**	(602 987)
Solde au début de l'exercice	**(1 849 596)**	(1 246 609)
Solde à la fin de l'exercice	**681 501 $**	(1 849 596)$
Information supplémentaire		
Intérêts payés	**113 452 $**	166 924 $

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Notes afférentes aux états financiers
du 31 décembre 2003

1. Statut et activités

L'Administration de pilotage des Laurentides, constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*, a pour mission de mettre sur pied, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans certaines eaux canadiennes sises dans la province de Québec et certaines eaux limitrophes. La loi prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et tenir compte du fait que l'Administration devra en tirer un revenu qui, avec tout revenu provenant d'autres sources, sera suffisant pour s'autofinancer. En vertu de la nouvelle *Loi maritime du Canada* sanctionnée le 11 juin 1998 et qui a pour effet de modifier la *Loi sur le pilotage*, l'Administration n'a plus recours aux crédits parlementaires.

L'Administration est une société d'État inscrite à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. L'Administration n'est pas mandataire de sa Majesté et elle est exemptée de l'impôt sur le revenu.

2. Principales conventions comptables

Les états financiers de l'Administration de pilotage des Laurentides ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables adoptées pour la préparation des états financiers sont résumées ci-dessous.

Immobilisations

Les immobilisations obtenues du Canada lors de la constitution de l'Administration furent comptabilisées à la valeur qui leur a alors été attribuée. Les immobilisations achetées par la suite par l'Administration sont comptabilisées au prix coûtant.

L'amortissement des immobilisations est calculé d'après la méthode de l'amortissement linéaire, à des taux établis selon la durée estimative d'utilisation des biens.

Les durées utiles prévues pour chacune des principales catégories d'immobilisations pour le calcul de l'amortissement sont les suivantes :

Bâtiments	10 ans et 20 ans
Bateaux-pilotes	10 ans et 15 ans
Mobilier et agencement	10 ans
Matériel de communication	5 ans
Matériel informatique	3 ans et 5 ans
Installations d'embarquement	15 ans et 20 ans
Améliorations à un quai	15 ans

Capital d'apport

La valeur attribuée aux immobilisations obtenues du Canada lors de la constitution de l'Administration et le coût net des immobilisations qui ont été financées par crédits parlementaires sont comptabilisés à titre de capital d'apport.

Régime de retraite

Les salariés participent au Régime de pensions de retraite de la fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations au régime versées par l'Administration représentent le coût total des cotisations de l'employeur. Le montant est fondé actuellement sur un multiple des cotisations exigées des salariés, et il pourrait être modifié si les résultats du Régime varient. Les cotisations représentent la totalité des obligations de l'Administration découlant du Régime de retraite et elles sont imputées aux résultats de l'exercice. L'Administration n'est pas tenue actuellement de verser des cotisations pour combler les insuffisances actuarielles du Compte de pension de retraite de la fonction publique.

Autres avantages sociaux futurs

Les employés ont droit à des indemnités de départ tel que le prévoient les conventions collectives et les conditions d'emploi. Le coût de ces indemnités est imputé aux résultats de l'exercice au cours duquel elles sont gagnées par les employés. La direction utilise des hypothèses et ses meilleures estimations pour calculer la valeur de l'obligation au titre des indemnités de départ. Ces indemnités constituent pour l'Administration la seule obligation de cette nature dont le règlement entraînera des paiements au cours des prochains exercices.

Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui ont une incidence sur les actifs et passifs présentés et sur la présentation d'actifs et de passifs éventuels à la date des états financiers ainsi que sur les montants des revenus et des dépenses déclarés dans les exercices visés. Les résultats réels peuvent être différents de ces estimations.

3. Juste valeur des instruments financiers

Les opérations reliées aux débiteurs et aux créditeurs sont effectuées dans le cours normal des affaires. La valeur aux livres de chacun de ces postes se rapproche de leur juste valeur, car leur échéance est à court terme. Il n'y a pas de concentration des débiteurs. Par conséquent, le risque de crédit est faible.

Au 31 décembre 2003, la juste valeur de l'emprunt bancaire est estimée à 1 606 020 $ (1 756 082 $ au 31 décembre 2002), alors que la valeur aux livres est de 1 525 546 $ (1 674 423 $ au 31 décembre 2002). L'estimé est fondé sur l'actualisation des versements futurs en capital au taux d'intérêt consenti pour des emprunts similaires.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Notes afférentes aux états financiers (suite)
du 31 décembre 2003

4. Immobilisations

	2003			2002		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette
Terrains	**9 300 $**	**-- $**	**9 300 $**	9 300 $	-- $	9 300 $
Bâtiments	**128 852**	**61 232**	**67 620**	128 852	55 231	73 621
Bateaux-pilotes	**2 995 610**	**1 814 767**	**1 180 843**	2 990 196	1 646 962	1 343 234
Mobilier et agencement	**170 480**	**140 856**	**29 624**	170 480	134 964	35 516
Matériel de communication	**65 489**	**54 131**	**11 358**	65 489	47 939	17 550
Matériel informatique	**1 324 581**	**788 516**	**536 065**	1 175 568	631 344	544 224
Installations d'embarquement	**99 165**	**91 679**	**7 486**	91 285	91 285	--
Améliorations à un quai	**1 090 318**	**701 520**	**388 798**	1 090 318	636 720	453 598
	5 883 795 $	**3 652 701 $**	**2 231 094 $**	5 721 488 $	3 244 445 $	2 477 043 $

L'amortissement pour l'exercice est de 408 256 $ (476 737 $ en 2002).

5. Emprunt bancaire

	2003	2002
Emprunt pour financer l'acquisition d'un bateau-pilote échéant en 2008, portant intérêt au taux de 6,54 % dont les remboursements de capital sont calculés sur une base d'amortissement de 10 ans, garanti par une hypothèque maritime de premier rang sur un bateau-pilote d'une valeur nette comptable de 1 119 341 $.	**1 525 546 $**	1 674 423 $
Moins : tranche échéant à moins d'un an	**160 167**	149 566
	1 365 379 $	1 524 857 $

Au 31 décembre, les versements sur le capital de cet emprunt au cours des prochains exercices s'établissent comme suit :

2003	--	149 566
2004	**160 167**	159 478
2005	**170 227**	170 227
2006	**181 699**	181 699
2007	**193 945**	193 945
2008	**819 508**	819 508
	1 525 546 $	1 674 423 $

Les frais d'intérêts de 105 603 $ (113 183 $ en 2002) afférents à l'emprunt bancaire pour le financement d'un bateau-pilote sont comptabilisés au poste «Coût d'exploitation des bateaux-pilotes ».

6. Avantages sociaux futurs

Régime de retraite

Le Régime de pensions de retraite de la fonction publique a exigé que l'Administration verse des cotisations au Régime. L'Administration contribue 2,14 $ pour chaque dollar contribué par les employés. Si le salaire annuel d'un employé est supérieur à 100 100 $ (99 800$ en 2002), la portion du salaire au-dessus de ce montant est sujet à une contribution de l'employeur de 15 $ pour chaque dollar contribué par l'employé. Les cotisations de l'exercice au Régime étaient les suivantes :

	2003	2002
Administration	376 010 $	413 899 $
Employés	148 737 $	156 335 $

Autres avantages sociaux futurs

L'Administration paie des indemnités de départ à ses employés. Ce régime n'étant pas provisionné, il ne détient aucun actif et présente un déficit égal à l'obligation au titre des indemnités constituées. Les opérations affectant le solde de l'obligation au titre des indemnités de départ se détaillent comme suit :

	2003	2002
Obligations au titre des indemnités constituées au début de l'exercice	923 159 $	943 445 $
Dépenses de l'exercice	203 858	116 287
Indemnités payées au cours de l'exercice	(111 515)	(136 573)
Obligation au titre des indemnités constituées à la fin de l'exercice	1 015 502 $	923 159 $
Portion à court terme (inclus dans les créditeurs)	247 913 $	163 129 $
Portion à long terme	767 589	760 030
	1 015 502 $	923 159 $

7. Éventualités

a) Dans le cours normal de ses activités, l'Administration est requérante ou défenderesse ou mise en cause dans des réclamations ou poursuites en justice. La direction estime que ces actions n'auront pas pour résultat d'engager de façon importante la responsabilité financière de l'Administration. Aucune provision n'a été prise en compte à cet égard.

b) Dans l'une de ces causes, l'Administration a fait parvenir à l'un de ses clients une réclamation pour des droits de pilotage en vertu de l'article 44 de la *Loi sur le pilotage*. Alors qu'un navire était assujetti au pilotage obligatoire, il a poursuivi sa route sans être sous la conduite d'un pilote breveté ou d'un titulaire de certificat de pilotage. D'une part, l'Administration réclame des revenus de pilotage de l'ordre de 1 600 000 $ (excluant les taxes) pour une période de 15 ans. Cette réclamation pourrait éventuellement être réduite à environ 400 000 $ si la Cour décide que la période de prescription est de trois ans. D'autre part, les fournisseurs du service peuvent réclamer à l'Administration des honoraires de pilotage dans une telle circonstance tel que spécifié dans les contrats mais sujet à la même prescription. L'issue finale de cette situation ne peut être déterminée pour le moment. La direction est d'avis que l'Administration ne subira pas de pertes relativement à ce litige. Les effets sur les droits de pilotage et sur les honoraires des pilotes seront pris en compte dans l'exercice au cours duquel cette situation sera réglée.

c) Le contrat avec l'un des fournisseurs du service de pilotage (les Pilotes du Saint-Laurent central inc.), renouvelé au cours de l'année 1999, a expiré le 30 juin 2003. Ce contrat accordait des augmentations de 3 % pour chacune des années, avec la possibilité de renégocier uniquement l'augmentation de la dernière année du contrat (1er juillet 2002 au 30 juin 2003). Le fournisseur a demandé une révision du taux pour cette année. Le différend a été entendu par un arbitre qui a décidé d'accorder une augmentation de 8,0 %. L'Administration conteste, en Cour fédérale, le bien fondé de cette décision. Une provision de 3 % est inscrite aux livres. Le différentiel de 5 % rétroactif au 1er juillet 2002, représente une somme de l'ordre de 1 540 000 $ (excluant les taxes) en date du 31 décembre 2003.

   La décision de la Cour fédérale devrait être rendue au cours de l'année 2004. Cette décision pourrait être contestée par l'une des parties afin qu'elle soit révisée par la Cour fédérale d'appel. L'issue finale ne peut être déterminée pour le moment. Puisque l'Administration a l'obligation d'être financièrement autonome, si la décision lui était dévaforable, elle n'aurait d'autre choix que d'augmenter ses droits de pilotage de façon à pouvoir rencontrer cette obligation financière. La direction est donc d'avis que cette situation n'affectera pas sa santé financière si les tarifs requis pour satisfaire l'obligation sont accordés. Les effets sur les honoraires des pilotes seront pris en compte dans l'exercice au cours duquel un jugement définitif aura été rendu.

8. Engagements

Les paiements minimums exigibles en vertu d'un contrat de location-exploitation pour la location de locaux sont les suivants :

2004	179 360 $
2005	191 550
2006	194 000
2007	196 523
2008 à 2014	1 328 552

Au cours de l'exercice 2000, l'Administration a signé un contrat pour la location d'un bateau-pilote qui a été livré au printemps 2001. Le contrat de location est d'une durée de sept ans, de mai 2001 à avril 2008. Les mensualités sont de 29 121 $. Les paiements minimums exigibles en vertu de ce contrat sont les suivants :

2004	349 455 $
2005	349 455
2006	349 455
2007	349 455
2008	116 485
	1 514 305 $

9. Opérations entre apparentés

L'Administration est apparentée en termes de propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement fédéral. L'Administration s'engage dans des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités.